RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

Stałe działy:

„Postępy w Przemyśle". — „Dział Samochodowy". — „Dział Rowerowy i Motocyklowy". — „Elektro- i Radjotechnika". — „Komunikacja i Transport". — „Dział Maszyn Rolniczych". — „Dział Budowlany, Drzewny i Ceramiczny.

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł. + 40 gr. za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem. Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej.

Nr. 33 Poznań, 16 sierpnia 1930 Rok X

Po zamknięciu M. W. K. T.



Pracownicy M. W. K. T. z Komisarzem Rządu i Dyrekcją.

I. rząd (od lewej ku prawej): pp. hr. Arciszewski, Głowacki, red. Góranowski, red. Koreywo, Dyr. b. wojew. Moskalewski, Komisarz Rządu dr. Jerzy Madeyski, Nacz. Dyr. prof. baron Ropp, Dyr. Rolla-Dobiński, wice.-dyr. Janiszewski, radca M. S. Z. Wyszyński, Świdziński, hr. Żółtowski.

II. rząd: pp. Klerykowski, Ratowski, Czerwiński, Kocińska, Stronczyński, Szastakowa, Skoczyńska, inż. Kośmiński, Jaźwikówna, Potulicka, Sobańska, Smarzyńska, Grabiańska, Błaszczykowa, Patyk, red. Wojdyłło.

III. rząd: pp. Bugzel, Musielak, Jagodziński, Lenpé, Kolański, Köhler, Mossor, Krzyżagórski, Grocholski, Zaleski, Mayer.

Polsce na pożytek i chwałę

Ekonomiczne i polityczne zasługi M. W. K. T.

ZASŁUŻYĆ SIĘ OJCZYŹNIE — najpiękniejszy to cel jakiejkolwiek pracy państwowo-twórczej.

Zwłaszcza w obecnej chwili wzmożenia się wrogich *zakusów na integralną całość naszej* tak krwawo odrodzonej Rzeczypospolitej, a zarazem *w pamiętną rocznicę pogromu* niemniej niebezpiecznego wroga anarchji wschodniej — łaknie młody organizm naszej ojczyzny *otuchy*, a szczególnie krzepnie w zaufaniu *obcem*.

Cały szereg specjalnych numerów „Kupca" uwydatnił szczegółowo *treść i znaczenie tej to pierwszej nietylko w Polsce, ale i w całym świecie Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki.*

Obecnie jednak, po pełnej chwały zakończeniu tej to *olśniewającej kraj i zagranicę* wystawy, nadszedł czas, by wpoić w nas samych pełne *uświadomienie*, nietylko ekonomicznej, ale też i *POLITYCZNEJ DONIOSŁOŚCI tego prawdziwego egzaminu polskiej samowystarczalności.*

Zdajmy sobie tylko sprawę z faktu, że *równocześnie* z M. W. K. T. odbywało się w Europie *8 innych wystaw*, z których jednak tylko jedyna w Antwerpji przewyższała „Kom-Tur" *rozmiarami*, a żadna chyba *jakością*.

Nie jest przechwałką, lecz głosił tę *wyjątkową sławę* M. W. K. T. cały szereg zagranicznych *ministrów i mężów stanu.* Dał tej dla nas tak wysoce zaszczytnej prawdzie wyraz min. *Pernot w Pradze Czeskiej* przed tysiącznem audytorjum prawie w tej samej chwili, gdy niemiecki min. Treviranus zaczepił nasze Kresy Zachodnie. Tak mowa min. Pernota, jak i min. rumuńskiego Manoilescu, wyrażające jak najwyższe uznanie dla walorów *kulturalnych* i zdolności *samoobrony* naszej ojczyzny — były lepszą obroną przeciw atakom naszych wrogów zewnętrznych, niż wszelkiego rodzaju *polemika prasowa i kroki dyplomatyczne.*

Osobiste zapoznanie się zwłaszcza ministrów *francuskich* z polską rzeczywistością i możliwościami, rysującemi się *na lądzie i na morzu polskiem*, uczyniły dla nas więcej, niż całe plejady *bankietowych* przyrzeczeń i *grzecznościowe* wyrazy przywiązania mężów stanu, zaprzyjaźnionych nam państw, *NIEZNAJĄCYCH OSOBIŚCIE NASZEGO KRAJU.*

Czyż może być lepszy *dowód* dobrego przysłużenia się M. W. K. T. Rzeczypospolitej, nad ostatnią wprost *SENSACYJNĄ WIADOMOŚĆ*, że właśnie wskutek Komturu, wykazującego pierwszorzędne walory *polskiego taboru kolejowego*, Francja zamierza w Polsce zamawiać *na stałe LOKOMOTYWY* dla swoich linij kolejowych.

Niemniej zaskoczył cały świat nasz wspaniały *park awionetek* i wogóle przemysł samolotowy, o którym zagranicą myślano, że znajduje się tylko na usługach wojskowych.

Cóż dopiero powiedzieć o samym fakcie *pierwszej w świecie iniciatywy turystyczno-zdrojowej*, zrodzonej właśnie w Polsce, chociaż rościł sobie do tego prawo cały szereg państw zagranicznych. Co ważniejsze — Komtur stworzył tak *niezbędną dla Polski kadrę dla propagandy turystycznej*, dzięki czemu *piękno krajobrazu polskiego* uprzystępnione zostanie, choćby w skrócie, nietylko szerszym kołom naszych współobywateli *po najrozmaitszych stronach Polski*, ale też *zagranicy w formie RUCHOMEJ WYSTAWY TURYSTYCZNEJ*. Tym sposobem dotrze nasza ojczyzna do *Ameryki* i będzie nareszcie mogła konkurować skutecznie z państwami, mającemi większe środki na propagandę ściągania turystów do swego kraju.

Dalej należy uwydatnić, że bogatem żniwem *rozmaitych nagród*, a zwłaszcza pierwszych nagród *„GRAND PRIX"* przysłużył się również „Komtur" ojczyźnie. Od chwili M. W. K. T. bowiem widnieć będą na wyrobach *najpoważniejszych firm świata* emblematy Rzeczypospolitej, które znajdą się też na blankietach korespondencyjnych wszystkich tych firm. Polsce na *chwałę* a może i na *bezpośredni pożytek* gospodarczy.

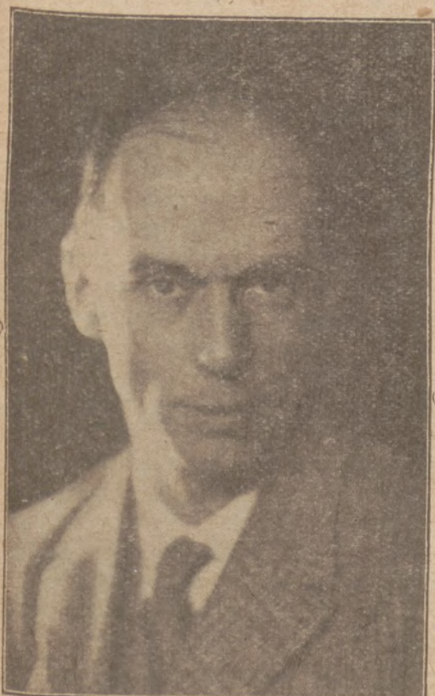
Czego nam jednak cała *zagranica zazdrości*, a co M. W. K. T. uczyni na długie lata jeszcze *sławnem*, to fakt, nienotowany od długich lat *w dziejach wystaw*, że była to impreza *BEZDEFICYTOWA*. Jest to tem bardziej podziwu godnem, że była to wystawa *fachowa*, nie mogąca liczyć na wielką *frekwencję*. Mimo to dotrzymano przykładowo ramy *budżetu niezmiernie skromnego*, bo obracających się w granicach 1 i pół milj. złotych, a równocześnie osiągnięto na tej wystawie *TRANSAKCJE*, idące *w dziesiątki miljonów*.

Wszystko powyższe, wraz z całą pracą *przygotowawczą*, dającą Polsce możność przypomnienia się zagranicy *w setkach i tysiącach ARTYKUŁÓW, WYKŁADACH I PROSPEKTACH* — daje całokształt niezmiernie wydajnej działalności, przysługującej się państwu *najlepiej może ze wszystkich dotychczasowych przedsięwzięć*, mających na celu pomnożenie naszej ojczyźnie chwały i prestiżu u swoich i obcych.

Henryk Grudziński.

Cześć zasłudze!

Organizatorom „Komturu"



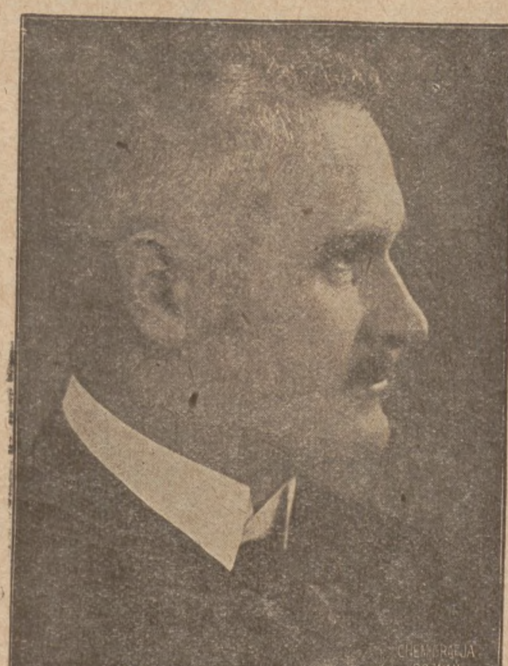
Prof. baron Stefan Ropp
Naczelny Dyrektor i Przewodniczący Zarządu M. W. K. T.



St. Moskalewski
Dyr. handl. Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki.



Minister Komunikacji p. inż. A Kühn.
Inicjator i opiekun M. W. K. T.



Cyryl Ratajski
Prezydent m. Poznania.
Prezes Rady Głównej M. W. K. T.

Opiekunom M. W. K. T.



Dr. Jerzy Madeyski
Komisarz Rządu.



Tadeusz Rolla-Dobiński
Dyr. finansowy i administrator M. W. K. T.

STANISŁAW STRONCZYŃSKI
sekretarz dyrektora handlowego M. W. K. T.

Bilans M. W. K. T.



Z chwilą zamknięcia M. W. K. T. i podsumowania jej wyników, możemy śmiało powiedzieć, że stajemy w obliczu przedsięwzięcia ze wszechmiar udanego. Osiągnięcie tak pięknych rezultatów w czasie ogólnej depresji jest najlepszym dowodem żywotności tych wielu czynników i organów, z których się składa skomplikowany aparat życia gospodarczego.

M. W. K. T. nietylko pokazała nam wspaniały poziom naszego przemysłu komunikacyjnego i pokrewnych, ale unaoczniła fakt niezaprzeczalny, że myśl, wiedza i technika polska może bez lęku walczyć o palmę pierwszeństwa na rynkach światowych. Tak więc cel śmiałego przedsięwzięcia został w zupełności osiągnięty, a miasto Poznań może się znowu poszczycić sukcesem międzynarodowym, dającym nam poważne atuty w chwili, kiedy zaborcza żądza niemiecka znów szaleje na naszych Kresach Zachodnich. Przechodząc pokolei działy Wystawy i zwracając specjalną uwagę na podstawowy jej element — komunikację, zaczniemy nasz krótki przegląd od świetnego pokazu lotnictwa krajowego i zagranicznego, który nam uplastycznił zdumiewający rozwój tego najnowocześniejszego środka lokomocji. I tutaj polska wytwórczość święci triumfy; samoloty polskiej konstrukcji nietylko napełniają dumą serca Polaków, ale wizytujący Poznań francuscy goście, z Ministrem Lotnictwa na czele, dali wyraz niekłamanemu zachwytowi dla konstrukcji polskich aparatów, wyposażonych w ulepszenia pomysłu konstruktorów, badających skwapliwie rozwój lotnictwa światowego i pełnych szlachetnej ambicji.

Imponująco wypadł pokaz naszej wytwórczości w dziedzinie konstrukcji parowozów i taboru kolejowego. I tutaj, mimo groźna konkurencja świetnie reprezentowanego przemysłu zagranicznego, wytrzymaliśmy zwycięsko ogniową próbę. Niezmiernie interesująco przedstawił się pawilon Ministerstwa Komunikacji, gdzie zwiedzający mógł stwierdzić olbrzymie postępy kolejnictwa polskiego.

Salon samochodowy, który trwał do 23. 7. br. był pono największym z dotychczasowych w Europie i rzeczywiście olśniewał ilością i jakością wystawionych wzorów wszystkich typów i marek europejskich i amerykańskich. Dla automobilisty było to zaiste widowisko nielada, bo nietylko widowisko, ale lekcja poglądowa, generalna rewja typów, plastyczna ilustracja, galerja modeli karoseryj, wśród których karoserje wyrobu polskiego zachwycały wytwornością linij i precyzją wykończenia. Nasz młody przemysł samochodowy był godnie reprezentowany i to, cośmy widzieli, dodaje otuchy na przyszłość.

Dział motocykli był obesłany niezwykle obficie, również dział karoseryj samochodowych i urządzeń dla dostawy materjałów pędnych.

W ścisłym związku z salonem samochodowym pozostawał świetnie pomyślany i fachowo zorganizowany olbrzymi dział drogowy Ministerstwa Robót Publicznych, gdzie zgromadzono bogaty, wyczerpujący materjał, podany w formie zrozumiałej i dla laika.

Nie mogąc w szczupłych ramach tego artykułu omawiać szerzej olbrzymiego materjału, musimy przejść teraz do drugiej części Wystawy, tj. do propagandy turystyki krajowej i zagranicznej. W ostatnich latach wzmogło się znacznie zainteresowanie turystyką krajową. Piękno krajobrazu polskiego znajduje coraz więcej wpływowych rzeczników, towarzystwa, związki i kluby prowadzą żywą akcję, a nad całokształtem tej pracy czuwa Departament Turystyki w Ministerstwie Robót Publicznych, pod którego patronatem pozostawał dział turystyki krajowej M. W. K. T. Specjalnie utworzone komitety wojewódzkie rozwinęły żywą działalność, rezultatem której był bardzo piękny pokaz krajoznawczo-turystyczny, urozmaicony sztuką ludową i artystycznym przemysłem ludowym ze wszystkich dzielnic Polski. Utworzono również artystyczny dział malarstwa krajobrazu polskiego, gdzie zgrupowano cały szereg wybitnych płócien najznakomitszych artystów polskich z mistrzem Fałatem na czele.

Udział zagranicy był liczny. Wspaniale wystąpiła Italja (port Wenecji, Neapol itd.), Francja, Rumunja, Czechosłowacja. Starannie i interesująco wystąpiły: Belgja, Węgry, Szwecja, Finlandja, Grecja, Holandja, Austrja, nawet dalekie Chiny były reprezentowane, przyczem niektóre z wyżej wymienionych państw brały udział dwukrotnie, tj. w dziale przemysłowym i turystycznym. Wybitnie uplastyczniający się międzynarodowy charakter Wystawy był jej wielką, nieprzemijającą atrakcją, a liczne wizyty gości zagranicznych były najlepszym dowodem oddźwięku, wywołanego w całej Europie.

Zewnętrznie całość ujmowała pomysłowością i dobrym gustem; tysiączne, różnobarwne sztandary państw obcych tworzyły ruchomą gamę kolorów, a oprawa zieleni i kwiecia dodawała uroku całości. Wieczorami Park Wilsona, fantastycznie wręcz oświetlany reflektorami różnobarwnemi, z kolorową fontanną i jarzącym ognikami pawilonem szklanym wywierał czarujące wrażenie.

Reasumując to wszystko, nie możemy się powstrzymać od wyrażenia uznania tym wszystkim czynnikom, jakie pracowały dla pięknego czynu M. W. K. T., która nietylko, że pozostawiła niezatarte wspomnienie u tych, którzy ją widzieli, ale była aktem wielkiej wagi w naszem współżyciu międzynarodowem.



Inż. Stanisław Janiszewski
Wicedyrektor M. W. K. T.



M. Matakiewicz.
Minister Robót Publicznych



Red. Bolesław Koreywo
Szef Propagandy Krajowej M. W. K. T.



Hr. Henryk Żółtowski
Kierownik Wydziału Zagranicznego
M. W. K. T.



Prezes Dyr. Stanisław Sierszyński
Organizator „Salonu Samochodowego" M. W. K. T.



Józef Sokolnicki
Zastępca kierownika Wydziału Zagran.
M. W. K. T.



Red. Marjan Wojdyłło
Szef Sekcji Ligi Nar. i Organiz. Międzynar.



Franciszek Głowacki
Kierownik Wydziału Przedsiębiorstw



Hr. Mikołaj Arciszewski
Naczelnik Wydziału Przyjęć i Uroczystości

Zamknięcie M. W. K. T.

W niedzielę 10 bm. w południe odbyło się w Poznaniu zamknięcie Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki. Na uroczystość tę przybył do Poznania Minister Komunikacji inż. Kühn.

Uroczystość odbyła się w hali wieży Górnośląskiej, ozdobionej flagami państw biorących udział w Wystawie, zielenią i chorągwiami państwowemi. Prócz ministra Kühna zjawili się na uroczystość przedstawiciele władz miejscowych, Rady Głównej i Zarządu Wystawy, przedstawiciele rządów włoskiego, czechosłowackiego, rumuńskiego i węgierskiego, konsulowie francuski i czechosłowacki, przedstawiciele firm wystawiających itp.

Uroczystość rozpoczął prezes Rady Głównej, prezydent Ratajski, przemówieniem, w którem na wstępie podziękował Ministrowi za przybycie. Następnie mówca podkreślił, że Wystawa spełniła swe zadanie, bo zapoznała szerokie warstwy społeczeństwa polskiego oraz czołowe osobistości państw, biorących w niej udział z postępami dokonanemi w ostatnich latach w dziedzinie kolejnictwa, lotnictwa i automobilizmu, pokazała prawdziwe piękno krajobrazu polskiego, nasze zabytki i uzdrowiska i przyczyniła się do wzmożenia ruchu turystycznego Polski.

Następnie prezydent Ratajski podziękował za współudział i pomoc w zorganizowaniu Wystawy Ministrowi Komunikacji, Ministrowi Opieki Publ. i jego współpracownikom za zorganizowanie Wystawy Turystycznej, Ministrowi Poczt i Telegrafów za wystawę obecnego stanu ruchu w dziedzinie pocztowo-telegraficznej, dalej wszystkim przedstawicielom państw zaprzyjaźnionych za okazałe ich wystawy, wystawcom za udział w wystawie oraz prasie całej Polski za bezinteresowne poparcie wystawy.

Na koniec złożył podziękowanie Dyrekcji Wystawy i wszystkim współpracownikom oraz komisarzowi — ministrowi Madejskiemu za jego owocną działalność.

Następnie przemawiał min. Kühn, zaznaczając, że dzięki wytrwałej pracy Dyrekcji Wystawa w okresie stosunkowo krótkim została świetnie zorganizowana, wykazując, iż przemysł nasz stoi na wysokości zadania i nie ustępuje przemysłom państw zagranicznych.

Opierając się na opinjach członków rządów zagranicznych — mówił minister Kühn — możemy stwierdzić, iż Polska wystawiając swą produkcję, zdała egzamin.

Po złożeniu serdecznej gratulacji prezesowi Wystawy, p. Ratajskiemu, minister odczytał wykaz państw obcych, którym na Wystawie nadano wielką nagrodę „Grand Prix". Ogółem „Grand Prix" otrzymało 55 firm krajowych i zagranicznych. Dyplom honorowy otrzymało 19 firm, medali złotych 55 firm, medali srebrnych 22, medali bronzowych 10 firm.

Wkońcu naczelny dyrektor M. W. K. T., prof. Ropp, odczytał listę wystawców, którzy otrzymali od Dyrekcji listy pochwalne. Lista ta obejmuje 229 wystawców, między którymi znajduje się też nasze wydawnictwo.

W południe Dyrekcja Wystawy wydała w Bazarze na cześć ministra Kühna śniadanie.

Pawilony wystawowe zamknięto o godz. 8, przyczem towarzyszyły temu efektowne ognie sztuczne



Wystawa pism fachowych wydawnictwa „Kupiec".

Wszystkie nasze pisma, a więc także „Rynek Met. i Masz.", nagrodzone zostały listem pochwalnym M. W. K. T. w Poznaniu.

Przemysł Francji Północnej na X Targach Wschodnich



Od roku 1925, t. j. od lat pięciu po raz pierwszy dochodzi znów do skutku organizacja zbiorowej grupy francuskiej na Targach Wschodnich we Lwowie z okazji ich dziesięcioletniego jubileuszu. W ostatnich latach firmy francuskie brały wprawdzie indywidualnie niemniej żywy udział w dorocznych Targach Wschodnich i Francja, przeciętnie reprezentowana przez przeszło 50 firm w każdej kampanji utrzymywała się stale pod względem liczebności wystawców po Austrji i Niemczech na trzeciem miejscu. Znaczna część ich jednak wystawiała swe eksponaty, szczególnie w dziale samochodów i przyborów samochodowych, przeważnie przez swe zastępstwa miejscowe, inne zaś występowały luźnie i dorywczo. Dopiero w roku bież. dzięki usilnym staraniom gen. sekret. Tow. „l'Alliance franco-polonaise du Nord de la France" i naczelnego redaktora czasopisma „Trait d'Union", dwóch instytucyj, pracujących nad polsko-francuskiem zbliżeniem gospodarczo-handlowem, pana J. S. Debut, niezależnie od indywidualnego udziału wystawców francuskich w poszczególnych działach i branżach na X. Targach Wschodnich, organizuje się ponadto po dłuższej przerwie reprezentatywna ich zbiorowa grupa jako odrębna całość. Wyróżniać się ona będzie od dotychczasowych organizowanych w latach poprzednich, przedewszystkiem jednolitym charakterem regjonalnym. Kiedy bowiem dawniej w skład francuskiej grupy wchodzili z nielicznemi wyjątkami głównie przedstawiciele przemysłu paryskiego i lyońskiego, tym razem reprezentowane będą wyłącznie północno-francuskie okręgi przemysłowe Roubaix-Tourcoing i Lille. Dotychczas do udziału w tej regjonalnej grupie zgłosiły się korporatywnie następujące tamtejsze organizacje: Federacja Przemysłu i Handlu, Syndykat Przędzalń Bawełnianych, Syndykat Czesalń Lnu, Syndykat Przemysłu Nicianego, Związek w Roubaix i Tourcoing, tamtejszy Związek Przemysłu Tekstylnego i Izba Syndykacka Fabrykantów Koronek w Calais. W najbliższym czasie oczekiwany jest dalszy akces związków przemysłu metalurgicznego i chemicznego w Lille. Jak z powyższego się okazuje, skład grupy francuskiej utworzony będzie w ten sposób, ażeby dawał możliwie kompletny obraz produkcji przemysłowej Północnej Francji, która w ogólności po raz pierwszy stara się na tej drodze nawiązać z rynkiem polskim stosunki handlowe. W myśl intencyj organizatorów ma to być zarazem ze strony regjonalnego przemysłu okręgów północnych, które są głównym terenem polskiej emigracji robotniczej akt nietylko gotowości do współpracy gospodarczej z Polską, lecz również przyjacielskiej sympatji dla regjonalnych objawów jej życia społecznego.

Konferencja w sprawie II-gich Targów Północnych



W sprawie rozpoczynających się 14 września r. b. II. Targów Północnych w Wilnie, odbyło się zebranie w Urzędzie Wojewódzkim pod przewodnictwem p. Raczkiewicza przy udziale Prezydenta m. Wilna, mec. Folejewskiego dowódcy garnizonu, gen. Krok.-Paszkowskiego, prokuratora apelacji Przyłuskiego, oraz przybyłych w komplecie szefów wszystkich urzędów niezespolonych m. Wilna, starostów, reprezentantów prasy i członków Targów, najwybitniejszych przedstawicieli tutejszych sfer przemysłowych i gospodarczych. Dyskusję zagaił p. woj. Raczkiewicz i nawiązując do powodzenia, jakie miały I-sze Targi Północne, oraz nakreśliwszy zadania i cele przedsięwzięcia zaapelował do zebranych ażeby wszelkiemi siłami dopomagali Komitetowi Targów, na którego czele stoi prezydent m. Wilna, do należytego urządzenia Targów, Prez. Folejewski, zaznaczywszy, że głównym inicjatorem pierwszych Targów był p. Wojewoda, zauważył, że na pewne opóźnienie robót wpłynęły wahania, i czy ze względu na położenie ekonomiczne nie należałoby Targów odłożyć. Zwyciężyła konieczność utrzymania tradycji i kontynuowania idei Targów Północnych, jako instytucji stałej, oraz moment wykorzystania pierwszorzędnego, pięknie położonego terenu, pozostałego budynku i t. d. Z kolei wysłuchano dłuższych wyjaśnień i informacyj dyr. Targów Północnych inż. Łuczkowskiego o stanie daleko już zaawansowanych przygotowań do Targów. Ilość sprzedanych miejsc przekroczyła już połowę wszystkich, jakie wogóle będą do dyspozycji. Ponadto Targi obejmą całokształt sztuki ludowej i przemysłu ludowego według poszczególnych rejonów od Wilna po przez wszystkie dzielnice Rzeczypospolitej. Będą obejmowały również szereg działów, m. in. dział rolniczy z uwzględnieniem produkcji roślinnej i zwierzęcej, specjalnie lniarstwa, rybołóstwa, leśnictwa i t. d. Targi mieścić się będą w istniejącym głównym pawilonie, a dalej stanie szereg pawilonów różnych firm. Zajęty również ma być gmach szkoły im. Dmochowskiej, parter wydziału sztuki, a monopole państwowe zajęłyby budynek Teatru Letniego. Zapewniony jest udział Estonji i Łotwy, a także inne państwa mają wziąć udział. W końcu dyr. Łuczkowski przedłożył pod adresem urzędów państwowych i samorządowych szereg postulatów, które zebrani przyrzekli spełnić. W Wilnie odbędzie się podczas Targów zjazd burmistrzów miast i miasteczek województwa oraz inne zjazdy. Projektowane jest również urządzenie wycieczki dziennikarzy z całej Polski celem zwiedzenia nietylko Targów ale i całej Wileńszczyzny.

Tow. Akc. Przemysłu Metalurgicznego

w Polsce

RADOMSKO

Adres telegr.: „Metal" — Telefon nr. 22.

wyrabia:

DRUT żelazny i stalowy ciągniony, miedziowany, ocynkowany, dla telegrafów i telefonów, w kręgach i prętach, drut kolczasty i skobelki.

GWOŹDZIE druciane kwadratowe, okrągłe i fasonowe.

LINY stalowe wydobywalne, pochylniane, prowadzące, niosące, ciągnące, dla podnośników i dźwigów, dla przekładni.

SPRĘŻYNY meblowe z końcami prostemi, zakręcanemi i zapinanemi.

KLAMERKI stalowe do bel.

NITY saskie, bednarskie, blacharskie, kotłowe, do zbiorników, do krat, do okrętów, do zawias.

WKRĘTKI żelazne i mosiężne do drzewa i do metali, wkrętki kute, śruby do krzeseł.

SZPADLE I ŁOPATY stalowe, motyki, skrobadła i tłuczki.

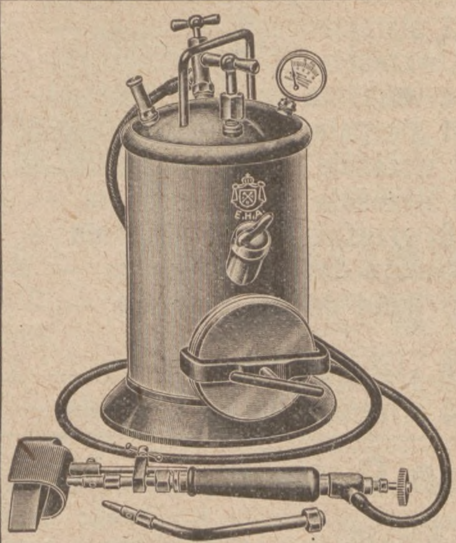
WIDŁY stalowe do siana, do nawozu, do koksu, do buraków, do kartofli, kopaczki i dziabki.

KONSTRUKCJE żelazne, jako to: budynki fabryczne, hale maszynowe, szkielety wież kościelnych, dachy, mosty, zbiorniki, pomosty, specjalne wagony do piasku 15-o tonowe i mniejsze, kolejki przenośne, zwrotnice kolejowe, rozjazdy i zwrotnice tramwajowe, wagoniki, kolejki napowietrzne, dźwigi i krany.

PRODUKCJA UBOCZNA:

siarczan żelaza, cynk skawalony, popiół cynkowy.

4069



EHA

Aparaty acetyl. cało mosiężne do lutowania

Lampy do lutowania

Kolby miedziane do lutowania

dostarcza w każdej ilości

SÄCHSISCHE LÖTKOLBEN & LÖTAPPARATE FABRIK

ERNST HÄHNEL

HEIDERSDORF i/Erzgeb.

GŁÓWNA REPREZENTACJA: 8971

EDMUND TOMASZEWSKI, KATOWICE

Skrytka poczt. 480

ŁAŃCUCHY



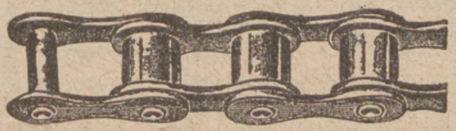
elektrycznie spawane i kute na kuźniarkach z wykrojami kalibrowane i niekalibrowane dla **górnictwa, hutnictwa, cegielń, cukrowni itd.**

ŁAŃCUCHY Galla

w każdym życzonem wykonaniu.
- „ **transmisyjne**
- „ **do samochodów**
- „ **Ewarta**
- „ **Fleyera** 8793

Kompletne koleje łańcuchowe — — Gwoździe do szyn

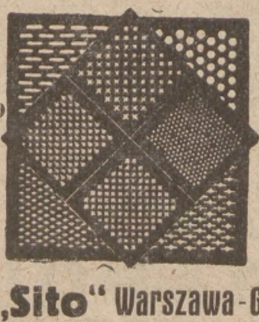
dostarcza po cenach fabrycznych:



„ŁAŃCUCH"
Fabryka Łańcuchów, Gwoździ do szyn
KRÓL.-HUTA
ul. 3-go Maja 111 Tel. 1553

7426

BLACHY DZIURKOWANE (SITA)



dla przemysłu żelaznego, cementowego, papierniczego, kopalnianego, chemicznego, dla rolnictwa, cukrownictwa, młynarstwa, fabryk krochmalu, gorzelni i browarów, do wszelkich urządzeń i aparatów technicznych, oraz blachę ażurową do celów budowlanych, ozdób itp. Wykonywa z wszelkich materjałów w dowolnych rozmiarach i grubości

Wytwórnia Blach Dziurkowanych „Sito" Warszawa-Grochów, Wiatraczna 15, tel. 1-92

Nagrodzona wielkim medalem srebrnym na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu. 8809t

Targi i Wystawy w roku 1930



31 sierpnia do 7 września — Wystawa rzemiosła i przemysłu ludowego — Równo
2 września do 16 września — Targi Wschodnie — Lwów
14 września do 28 września — Targi Północne — Wilno
31 sierpnia do 5 września 1930 r. — Targi Jesienne w Lipsku
7 września do 14 września — Targi Jesienne Wiedeńskie
8 września do 21 września — Międzynarodowa Wystawa Skór — Berlin
18 września do 21 września — Lederschau (Wystawa Skór) Berlin, przy Kaiserdamm
3 maja do 1 października — Międzynarodowa Wystawa w Liège
31 maja do 30 września — Wystawa futer i łowiectwa — Lipsk — (Internationale Pelzfach-Ausstellung — Leipzig)
16 sierpniado 22 sierpnia — XI. Targi w Libercu (Reichenberg)
13 września do 22 września — Targ Wzorów w Zagrzebiu

Wystawa Ruchoma Prób i Wzorów Przemysłu Krajowego

Wystawa Ruchoma przemysłu krajowego urządziła już w tym roku 17 pokazów, zwiedzonych przez prawie 125 tysięcy osób.

Jako najbliższe Zarząd przygotowuje Wystawy *w Pruszkowie* (od 30 sierpnia do 7 września) i *Mińsku Mazowieckim* (od 11 do 15 września).

W ostatnich dniach odbyły się posiedzenia Komitetów Miejscowych, na których reprezentanci organizacyj, jako też przemysłu i rzemiosła wypowiedzieli najżywsze zainteresowanie dla akcji propagandowej na rzecz wytwórczości krajowej i uchwalili czynnie z nią współdziałać.

Zarząd Wystawy Ruchomej w Warszawie, ul. Chmielna 32 (tel. 259-30 i 234-50) udziela informacyj i przyjmuje zgłoszenia udziału w wystawach w Pruszkowie i Mińsku Mazowieckim, jako też w dalszym objeździe miast.

Jesienne Targi Lipskie

Tegoroczne jesienne Targi Lipskie rozpoczynają się w dniu 31 sierpnia i trwać będą: targi wzorów towarowych, techniczne i budowlane do włącznie 5 września, natomiast targi tekstylne kończą się 3 września, a targi na artykuły sportowe zamknięte będą w dniu 4 września. Na podstawie dotychczasowych zgłoszeń — jak nas informują — w tegorocznych jesiennych Targach Lipskich weźmie udział około 8 500 wystawców, których to pokaźna liczba na poszczególne branże rozdziela się jak następuje: z przemysłu sprzętów domowych i kuchennych, wyrobów metalowych 900 firm, szkło, porcelana, fajans, wyroby kamionkowe 700 firm, meble, koszykowe meble, przedmioty oświetleniowe 650 firm, wyroby i towary skórzane, artykuły do podróży jako też towary krótkie i galanteryjne 900 firm, wyroby z metali szlachetnych jak zegarki i biżuterja, poza tem przedmioty sztuki i wyrobów artystycznych 650 firm, zabawki, artykuły sportowe, instrumenty muzyczne 1150 firm, towary i wyroby papiernicze, obrazy, książki, artykuły biurowe, opakowania i reklamy 1150 firm, towary tekstylne 800 firm, wyroby chemiczne, farmaceutyczne i kosmetyczne, prócz tego towary cukrowe i słodycze, produkty spożywcze, używki i różne wyroby 450 firm. Tem samem obejmują same targi wzorów towarowych około 7300 wystawców, natomiast dział targów technicznych i budowlanych zgromadza około 1200 wystawców i to z dziedziny maszynowej, elektrotechnictwa i mechaniki precyzyjnej 650 firm, z techniki budowlanej 300 firm, z przemysłu towarów żelaznych i stalowych 250 firm.

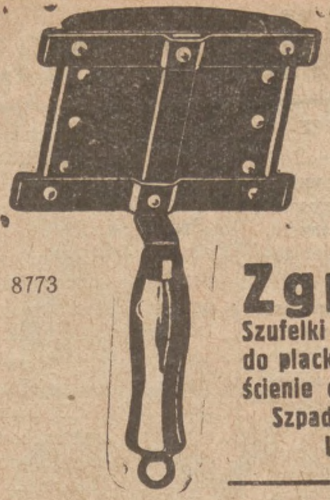
Na jesiennych Targach, jak zazwyczaj, rozmieszczone będą eksponaty we wszystkich 40 gmachach targowych śródmieścia, a niektórym specjalnym imprezom poświęcono w tym roku więcej miejsca i uwagi. I tak w dziale targów tekstylnych dla zwiększonej liczby eksponentów rozszerzono przydzieloną niedawno temu grupę tekstylnych wyrobów artystycznych, jak dywanów, chodników, makatów, przemysłu wyrobów gipiurowych, firankowych itp. W dziale artykułów i metod reklamy urządzoną będzie wspaniała i obfita w eksponaty wystawa pod nazwą: **„Każdy może zdobywać klienta"**. Interesujący pokaz ten zawierać będzie wiele ciekawych z praktyki i doświadczenia wyjętych wzorów propagandy i celowej reklamy przemysłowo-kupieckiej, wykazywać on będzie również wady i błędy popełniane najczęściej w organizacji propagandy około zdobywania klienta, a tem samem zbytu towarów. W dziale instrumentów muzycznych, przygotowywana jest specjalna wystawa przemysłu gramofonowego. Wszystkie inne natomiast działy targowe i tym razem stanowić będą największą światową podaż towarów ze wszelkich dziedzin produkcyjnych, wzbudzają przeto tradycją wieków uświęcone zainteresowanie we wszystkich niemal krajach kulturalnych.

Wszelkich informacyj udziela przedstawiciel na Wielkopolskę i Pomorze **Otto Mix** w Poznaniu, ul. Kantaka 6 a, lub też bezpośrednio biuro „Leipziger Messeamt", Leipzig.

— p —



7287



8773

WIELKOPOLSKA FABRYKA WYROBÓW METALOWYCH

POZNAŃ

Łazarska nr. 2. Tel. 6340

Zgrzebła do koni i bydła.

Szufelki do węgli i śmieci - Blachy do placka - Haki do łóżek - Pierścienie do kos - Grabie żelazne - Szpadelki i grabki dziecięce Uszka do obrazów.

„Wartome"

właść.: St. Zieliński

Fabryka Maszyn i Armatur Odlewnia Metali

Poznań, ul. Dąbrowskiego 79, Telefon 65-74

Wykonuje wszelką armaturę parową, gazową i wodną, reperacje wszelkich maszyn rolniczych i armatur. Gryzowanie kół zębatych do samochodów i t. d. Odlewy z miedzi, spiżu, mosiądzu, fosforbronzu, niklu, stalbronzu i wszelkie odlewy galanteryjne i t. p. 6806

Kosztorysy i porady techniczne bezpłatnie.



Fabryka tygli grafitowych i ogniotrwałych produktów

„Grafos"

Sp. z ogr. por.

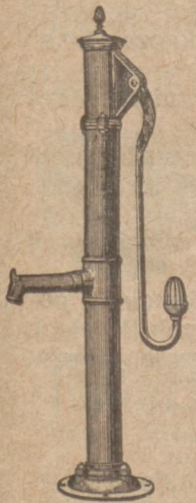
Bielsko - Biała

poleca

Tygle grafitowe

do topienia kruszców, wybornego gatunku, jakoteż wszelkie wyroby grafitowe w zakres ten wchodzące 8346

Ia GRAFITY odlewnicze i płatkowe.



FABRYKA POMP, ODLEWNIA ŻELAZA

Wiercenie studzien artezyjskich

Wyrabiamy pompy podwórzowe, ogrodowe, skrzydłowe, ssąco-tłoczące i odśrodkowe na wielką wydajność.

Do napędu ręcznego, konnego i motorowego.

Dla cukrowni, browarów, gorzelni oraz małych i wielkich gospodarstw rolnych.

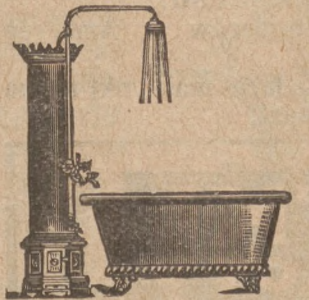
J. KOPCZYŃSKI i SP.

Poznań, ul. Marsz. Focha 127

Telefon 60-42 **Rok zał. 1893**

Cenniki wysyłamy na życzenie bezpłatnie.

A. STANEK



specjalna fabryka pieców i wanien kąpielowych wszelk. rodzaju.

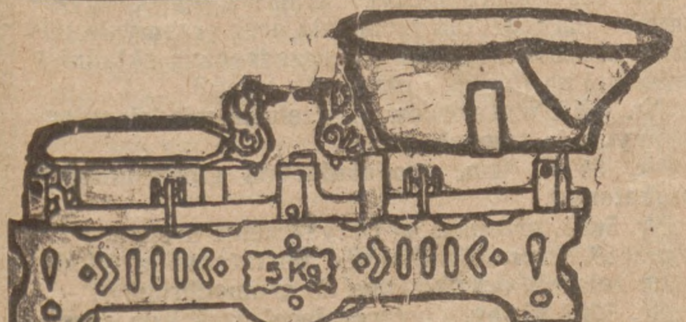
8755

Poznań

ul. Małe Garbary 7 a.

Telef. 33-50. Zał. w r. 1902

9018 w **Przy zapotrzebowaniu proszę zażądać oferty.**



ADOLF HERSINA RAWICKA FABRYKA WAG

8583 **Rawicz - Kościelna 407. Telef. 17.**



Kłódki

w precyzyjnem wykonaniu

nieustępujące wyrobom niemieckim fabrykuje

Szczepan Przybylski

Fabryka 320

wyrobów metalowych

Gniewkowo (Wlkp.)

Wiadomości bieżące

ZAMÓWIENIA RZĄDOWE DLA PRZEMYSŁU.

Jak już donosiliśmy, Komitet Ekonomiczny Ministrów powziął uchwałę o przyspieszeniu zamówień rządowych dla przemysłu, jakie miały być właściwie realizowane dopiero w latach 1931-32 i 1932-33.

Wysokość tych zamówień obliczona jest tymczasowo w pierwszej fazie na sumę 106 miljonów złotych. W rzeczywistości bowiem kredyt ten może dosięgnąć wysokości kilkuset miljonów, zwłaszcza skoro się zważy, iż zamówienia rządowe mogą również dotyczyć dostaw o charakterze zapotrzebowania stałego do wysokości 50 proc. przeciętnej sumy podobnych zamówień w ostatnich trzech latach.

Wysokość zaś tych zamówień będzie uzależniona od warunków kredytowych, na jakich przemysł gotów będzie wykonać zamówienia rządowe. Tak np. Ministerstwo Poczt i Telegr. mogło ostatnio zawrzeć poważną transakcję na dostawę kabli z syndykatem kabli (T. K. D., Sp. z o. o.), dzięki dogodnemu rozłożeniu należności na spłaty kredytowane przy niskim stosunkowo, bo 7 proc. oprocentowaniu.

Przy zamówieniach rządowych wielkie znaczenie posiadać więc będzie ustosunkowanie się samego przemysłu i w zależności od tego, czy drugi kontrahent w tych transakcjach, jakim będzie przemysł, zgodzi się na warunki, odpowiadające Ministerstwom, powiększy się też wysokość zamówień. Przy tych zamówieniach zaś wchodzą w grę Min. Kolei, Min. Poczt i Telegr., Min. Robót Publ., Min. Spraw Wojsk. i Min. Spraw Wewn. (zamówienia samorządowe zależne od Min. Spr. Wewn.).

W pierwszym rzędzie zamówienia te przyjdą z pomocą metalowemu przemysłowi przetwórczemu, który mocno ucierpiał wskutek depresji gospodarczej.

Charakter interwencyjny pomocy Rządu dla przemysłu polegać będzie na tem, iż państwo, które jeko konsument posiada ustalone normalne zapotrzebowanie, udzielać będzie obecnie zamówień przekraczających normalne zapotrzebowanie. Tak np. Min. Komunikacji stosuje już oddawna w tem znaczeniu akcję interwencyjną, gdyż w czasie, gdy stan zasobów zapotrzebowanych obliczony jest obecnie na 185 milj. zł., to de facto ma ono tych zasobów (w postaci węgla, podkładów kolejowych itd.) na sumę blisko 250 milj. zł. Nie wątpimy, że szczęśliwa myśl udzielenia pomocy przemysłowi przez zamówienia rządowe oddziała ożywczo na stan naszego przemysłu.

ZAMÓWIENIA RZĄDOWE DLA FIRMY H. CEGIELSKI.

Ministerstwo Komunikacji poczyniło zamówienia w fabrykach krajowych na rok 1930-31. M. inn. firma H. Cegielski w Poznaniu wykonać ma 50 wagonów osobowych zwyczajnych i 5 wagonów motorowych.

WYPOWIEDZENIE UMOWY NA GÓRNYM ŚLĄSKU.

Związek Pracodawców wypowiedział umowę akordową w przemyśle żelaznym na polskim Górnym Śląsku. Odbyły się rokowania, celem zawarcia nowej umowy, jednakże nie doszło do porozumienia. Istnieje tendencja obniżenia zarobków akordowych w hutach żelaznych na polskim Górnym Śląsku, podobnie jak się to stało na Śląsku niemieckim, gdzie zarobki obniżono o 10 proc. Ze strony robotników istnieje tendencja do przeciwstawienia się wymaganiom przemysłowców.

POLSKA WYPOŻYCZA LOKOMOTYWY RUMUNJI.

Zarząd kolei rumuńskich zwrócił się do Min. Komunikacji w Warszawie z prośbą o wypożyczenie lokomotyw polskich Rumunji. Prowadzone w tej sprawie pertraktacje dotyczą wypożyczenia 100 lokomotyw na pewien okres czasu. Jak się dowiadujemy, polskie władze kolejowe skłonne są przychylić się do prośby rumuńskiej, ponieważ wobec spadku ruchu kolejowego w Polsce rozporządzamy pewną ilością lokomotyw.

Za wypożyczenie lokomotywy opłaca się stawki za każde 24 godziny i wysokość tej stawki dochodzi do 100 zł. Cena ta dla Rumunji wobec wypożyczenia większej ilości lokomotyw i na dłuższy przeciąg czasu prawdopodobnie zostanie obniżona.

? Skrzynka zapytań ?

z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów.

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 5480. firmy dykt i fornierów w Ameryce Północnej.

Nr. 5580. Fabryki, wyrabiającej maszynki nożne i ręczne do wyrobu sznurowadeł.

Nr. 5562. firmy, dostarczającej części zapasowe i sprężyny do automatycznego zamykacza drzwi „Comet".

Nr. 5603. fabryki wyrabiającej drewniane obręcze.

Nr. 5607. instytutu, któryby przeprowadził chemiczną analizę kamienia wapiennego, tak na zawartość jak i na procentowość.

Nr. 5633 fabryki rowerów i części rowerowych w Polsce.

Nr. 5653. hurtowni w mieście, położonem w pobliżu Krosna, dostarczającej we większych ilościach blachę czarną, odpowiednią na fabrykację pieców żelaznych?

UPRASZA SIĘ O PODANIE:

Nr. 5582. Kto dziurkuje przeciągadła do drutów, które już były używane?

Nr. 5654. która fabryka krajowa wyrobów żelaznych i narzędzi dla rzemiosła oraz przemysłu oddałaby przedstawicielstwo z urządzeniem składnicy komisowej na Równe i przyległy teren?

Nr. 5664. wytwórców uszczelnień miedziano-azbestowych do samochodów.

Nr. 5673. firm, produkujących gips sufitowy i sztukatorski.

Nr. 5662. przepisu na oczyszczenie bronzu.

Nr. 5669. która f-ma może dostarczyć artykuły drobne żelazne, ocynkowane do gromochronów.

Nr. 5705. firmy, dostarczającej części do samochodów „Fiat".

Nr. 5711. fabryk, dostarczających wysokiej jakości odlew na pierścienie tłokowe.

Nr. 5717. firmy, wyrabiającej oś ruchomą (biegsame Welle).

Nr. 5718. fabryki, wyrabiającej ściółkę torfową.

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Eksponaty urządzeń technicznych dla obniżenia kosztów transportu

Biuro Techniczno-Handlowe **„Jangos"** w **Warszawie,** Senatorska 38 jako jedno z pierwszych przedsiębiorstw w Polsce zwróciło specjalną uwagę na konieczność zaopatrywania zakładów przemysłowo-handlowych w przyrządy i urządzenia najnowocześniejszego systemu, zdolne do obniżenia w wydatnej mierze kosztów transportu, stanowiących w kalkulacji pozycję, której lekceważyć nie powinniśmy. Sprawa ta, wobec powszechnie stwierdzonej jej wartości, dawno już znalazła zagranicą odpowiednie rozwiązanie, przysparzając dochodów licznym zakładom przemysłowym najróżniejszych branż. Wiedziona koniecznością popularyzowania także u nas nowoczesnych urządzeń transportowych, wspomniana na wstępie firma **„Jangos"** obesłała „Komtur" w swym zakresie ciekawemi i zainteresowanie wzbudzającemi eksponatami.

Z eksponatów wystawionych na „Komturze" i dostarczonych przez firmę „Jangos" wymienimy poniżej niektóre najważniejsze.

Wózki podnoszące najnowszego systemu z hamulcem olejnym dla ciężarów do 1500 kg. Jest to przyrząd transportowy z podnoszoną i opuszczaną platformą, służący do podnoszenia platformnasad. Wózek podnoszący podjeżdża z pionowo ustawionym dyszlem i opuszczoną platformą pod platformęnasadę. Za naciśnięciem dyszla platforma podnosi się o 45—65 mm. wskutek czego podnosi się również i platforma-nasada wraz z ładunkiem. Po zaryglowaniu przyrządu podnoszącego, wózek zostaje przewieziony do miejsca rozładunku. Tu, po odryglowaniu przyrządu, załadowana platforma-nasada zostaje wolno i bez wstrząsów opuszczona zpowrotem na ziemię. Potem wózek podnoszący zostaje wyciągnięty z pod platformynasady i użyty do transportu dalszych naładowanych platform. Dzięki zastosowaniu wózków podnoszących odpada wiele czasu pochłaniającego przeładunek. Niema prawie przedsiębiorstwa przemysłowego i hurtowego handlu, któreby z pożytkiem i korzyścią materjalną nie mogło zastosować wózka podnoszącego.

Mechaniczne chwytaki **„Polyp"**, są pierwszemi i jedynemi tej kategorji chwytakami, służącemi do przeładunku materjałów przestrzennych, trudno uchwytnych jak złom, ruda, wapień, bazalt itp. Nadmienić wypada, że Urząd Morski w Gdyni, zamówił dla portu dwa tego rodzaju chwytaki elektryczne „Polyp" wagi własnej 2500 kg. każdy, i wyprzedził w ten sposób Gdańsk pod względem racjonalnej mechanizacji transportu.

Przenośna mechaniczna drabinka do wtaczania, łatwo przewoźna na autach i wozach ciężarowych, powszechnie używana na placach przeładunkowych dla wszelkiego rodzaju ciężarów do 400 i 500 kg. Drabinka mechaniczna nadaje się do załadunku i wyładunku beczek, bloków, bel, skrzyń, motorów, balonów i wszelkich innych ciężarów. Wysokość wydźwigu wynosi 90 do 130 cm., waga całej drabinki tylko 58 względnie 69 kg. Prócz tej, dostarcza firma „Jangos" drugi typ przewoźnej mechanicznej drabinki z samoczynnem przechyladłem i automatycznym hamulcem do przeładunku beczek, bloków, bel, skrzyń, maszyn itd. z wozów, aut, wagonów ramp przeładunkowych na ziemię i odwrotnie. Jeden pracownik jest w możności bez wysiłku ładować ciężary do 600 kg.

Dalej zasługują na wyróżnienie **wózek-wciąg** ręczny dla ciężarów do 1000 kg. o wysokości podnoszenia do 3000 mm. oraz patentowany we wszystkich krajach podnośnik hydrauliczny **„Isa"**, zastosowany specjalnie do podnoszenia samochodów. Niezbędny wprost przyrząd w garażach i mechanicznych warsztatach naprawy samochodów. Podnośnik „Isa" budowany jest w dwu modelach.

Firma „Jangos" jest również reprezentantką pierwszej polskiej fabryki rur drewnianych w Katowicach, której produkcja wzorowana jest na 100-letniem doświadczeniu tego rodzaju amerykańskich fabryk. Rury drewniane są wprost niezbędne dla specjalnych celów, gdzie rury żeliwne okazały się nieodpowiedniemi i znajdują w przemyśle różnych gałęzi coraz większe zastosowanie. —p—

Fabryka Śrub i Nakrętek w Łodzi

Rozgłosem słynące miasto Łódź w silnem swem uprzemysłowieniu posiada nietylko wielki przemysł włókienniczy, lecz jest również siedliskiem licznych zakładów wytwórczych różnych innych dziedzin a między temi poważniejszych zakładów przetwórczego przemysłu metalowego. Z pośród tych ostatnich, na uwagę zasługuje **Fabryka Śrub i Wyrobów Tłoczonych Spadkobierców Juljusza Jarisch'a przy ul. Wodnej 11/13.** Urządzona w sposób nowoczesny do mechanicznej masowej produkcji, wytwarza z najlepszych materjałów surowych śruby i nakrętki toczone i czarne, dalej nity i inne wyroby kute, również okucia budowlane w różnem wykonaniu pojedyńczo i w kompletach oraz łańcuchy według systemu Gall'a i Edward'a. Wszystkie wymienione wyroby dostarcza bądźto bezpośrednio ze swej składnicy fabrycznej lub też w partjach większych wykonuje w terminie najkrótszym, po cenach konkurencyjnych i na warunkach dogodnych. Wskazana placówka, na której ogłoszenie zamieszczone w dzisiejszym numerze zwracamy uwagę, jest zarazem dla pp. przemysłowców jak kupiectwa branży, korzystnem źródłem pokrywania zapotrzebowań. —p—

Korzystne źródło dostawy lemieszy i odkładni

Szanownym Czytelnikom naszym a przedewszystkiem pp. kupcom branży maszyn i narzędzi rolniczych zwracamy uwagę na ogłoszenie firmy **Karl Langner w Gdańsku** (Winterfeldtweg 19), która w specjalizacji dostarcza wszelkiego rodzaju i typu lemiesze i odkładnie do pługów. Z utrzymywanych staje na składzie wymieniamy: lemiesze i odkładnie do pługów Ventzkiego, Sacka, Arnswalda, polskich, i wrzesińskich jako też do pługów parowych i motorowych oraz lemiesze do wypielaczy ziemniaków, dalej dostarcza spulchniacze (ekstyrpatory), radlice, gęsie stópki, płozy itp. Lemiesze i odkładnie kute są z najtrwalszej stali, wyróżniają się przeto doskonałą jakością i nikłym stopniem zużycia, co przy płużnych tych częściach niezmiernie jest ważnem i dlatego wyroby te są polecenia godnym towarem. —p—

Źródło okolicznościowego zakupu samochodów

Szanownym Czytelnikom naszym tak z pośród sfer przemysłu jak kupiectwa zwracamy uwagę na zamieszczone w dzisiejszym numerze pisma naszego ogłoszenie firmy: **Towarzystwo Budowy i Sprzedaży Samochodów S. A. dawn. „Austro-Daimler** Oddział w Poznaniu, ul. Dąbrowskiego 7, która poleca okazyjnie na sprzedaż **samochody** w pierwszorzędnym stanie, gotowe do jazdy. Wszystkie wozy zostały gruntownie zbadane i przereperowane przez doskonałych fachowców we własnych warsztatach mechanicznych, znajdują się przeto, jak już zaznaczono, w jaknajlepszym stanie użytkowym. Samochody te oddaje wskazana firma po cenach rzeczywiście korzystnych i na bardzo dogodnych warunkach spłaty. Reflektantom służy chętnie szczegółową ofertą bez przymusu kupna, lecz z zastrzeżeniem ewentualnej sprzedaży w międzyczasie.

—p—

Akcesorja do samochodów

W związku z codopiero zamkniętą Międzynarodową Wystawą Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, zamieściliśmy obszerniejszy opis działalności firmy **L. Krupka w Warszawie, Nowy Świat 5,** ruchliwa bowiem placówka ta handlowa brała również udział w Komturze. Wobec tego, przypominając dziś poraz wtóry uwadze Czytelników naszych przedsiębiorstwo to specjalizowane zaznaczamy, że posiada ono bardzo obfity w wyborze magazyn akcesoryj samochodowych i dostarcza: pierścienie tłokowe, łańcuchy pociągowe i rozdzielcze, okucia do karoserji jak zamki, klamki, zawiasy, blachę aluminjową, listwy żelazne, mosiężne i aluminjowe oraz cały szereg innych różnych artykułów. Firma wskazana dysponuje także dobrze asortowaną składnicą opon i dętek do samochodów różnych marek.

—p—

Motocykle angielskie

Odniedawna dopiero poczęliśmy w przemyśle naszym stawiać pierwsze kroki na polu budowy motocykli i dlatego całkowite prawie zapotrzebowanie pokrywamy importem. Pośród licznych na rynku naszym oferowanych marek motocykli, duże zainteresowanie i uznanie znajdują motocykle angielskie ze względu na ich silną budowę oraz niezawodzący motor. Motocykle angielskie typu **„Raleigh" i „Calthorpe"** dostarcza firma **„Ursus"** Dom Techniczno-Handlowy **w Poznaniu** przy **Górnej Wildzie 30,** która posiada wyłączne przedstawicielstwo na Poznań i Województwo Poznańskie. Wymienione typy odznaczają się najnowocześniejszą techniką konstruktywną oraz wielką wytrzymałością przy nadzwyczaj niskich cenach, o których interesowani przekonać się mogą z cennika, zamieszczonego w ogłoszeniu niniejszego wydania. Firma „Ursus" przyznaje odbiorcom swoim dogodne warunki spłaty i służy chętnie bezpośrednio szczegółową ofertą.

—p—

Wyroby bydgoskiej fabryki „Grakona"

Już na szereg lat przed okresem wojny światowej, bydgoska fabryka pilników cieszyła się rozgłośną renomą i obsługiwała wyrobami swemi nietylko ówczesny rynek ziem b. zaboru pruskiego, lecz część produkcji wysyłała również na tereny Niemiec Centralnych oraz eksportowała do różnych krajów zagranicy. W czasokresie powojennym naskutek reorganizacji przedsiębiorstwo to przejęło nazwę **„Grakona"** i od kilku lat **Fabryka Pilników i Narzędzi** jako T. z o. p. jest własnością firmy **Onufry Gertner i Ska.,** pod którem to kierownictwem, rozszerzając zakres produkcji, zakłady „Grakona" stanęły znów na dawnej wyżynie, zwłaszcza pod względem jakościowej wartości dostarczanych wyrobów. Fabryka „Grakona", mieszcząca się w Bydgoszczy przy ul. Marcinkowskiego 7-8 wytwarza i dostarcza: pilniki różnych typów, tarniki do drzewa, skóry, miękkich metali, raszple kowalskie, pilniki do ostrzenia pił i w dziale tym przyjmuje do nacierania pilniki stępione. Następny dział wytwarza narzędzia rzemieślnicze i przemysłowe jak obcęgi, kleszcze, przecinaki, młotki ślusarskie i stolarskie, skrobaki rozwiertaki, oskardy młyńskie i oprawki do nich, śrubokręty, przebijaki, babki i młotki do klepania kos, dalej dostarcza dla cukrownictwa noże dyfencyjne, gryzy i specjalne pilniki do ostrzenia noży. Stępione gryzy przyjmuje firma „Grakona" do ponownego frezowania. W wewnętrznej organizacji wytwórczej odrębny dział stanowi kuźnia wykrojowa, która fabrykuje masowo klucze kute do nakrętek, tak zwane niemieckie oraz klucze prasowane do samochodów i rowerów. Prócz fabrykatów wymienionych własnych w dziale kuźni wykrojowej wykonuje się również wszelkie zlecenia na części kute i prasowane według dostarczonych rysunków i wzorów.

Firma „Grakona", dostarczająca, jak wspomnieliśmy już, towary najprzedniejszej jakości, zasługuje na najszersze poparcie i jest wielce korzystnem źródłem zakupu dla pp. przemysłowców i kupców branży żelaza.

—p—

Taborety stalowe dla warsztatów przemysłowych

W zakładach przemysłowych okazały się krzesła i stołki drewniane niepraktycznemi ze względu na ich niedostateczną wytrzymałość. Niedomaganiu temu zapobiegła obecnie Fabryka Wyrobów Metalowych **„Decorum" w Sosnowcu,** która zgłosiła do opatentowania trójnożny taboret stalowy z drewnianem siedzeniem. Wymieniona firma poczęła już taborety stalowe wytwarzać i spotkały się one z pełnem uznaniem sfer zainteresowanych, gdyż nie psują się nieustannie, są zatem znacznie trwalsze od krzeseł drewnianych, a co najważniejsze, tańsze. Firma „Decorum", którą polecamy uwadze i poparciu, wysyła na życzenie ilustrowane prospekty i oferty tak na taborety stalowe jako też na inne wyroby metalowe.

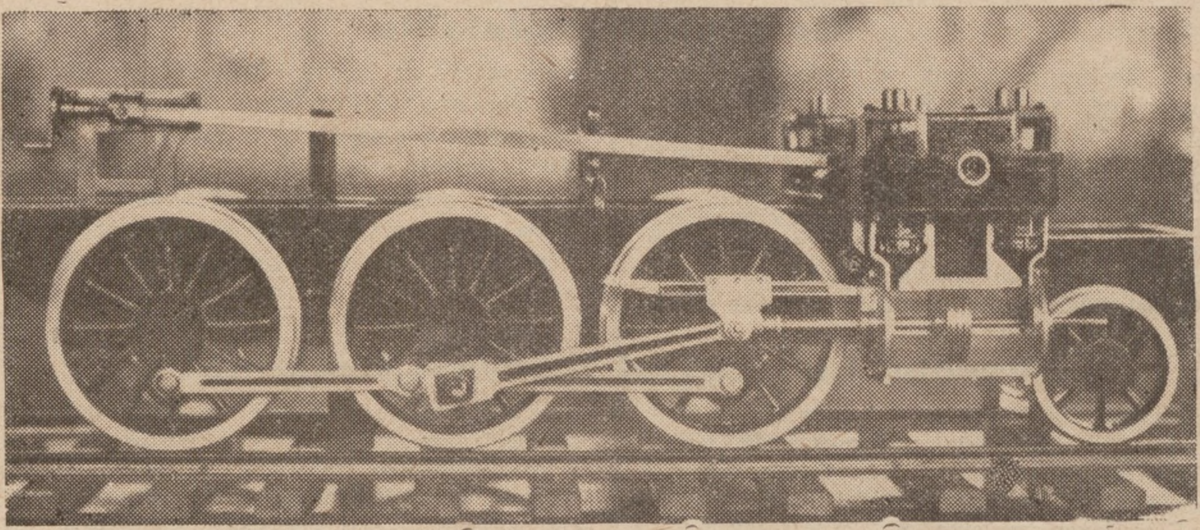
—p—

POSTĘPY W PRZEMYŚLE

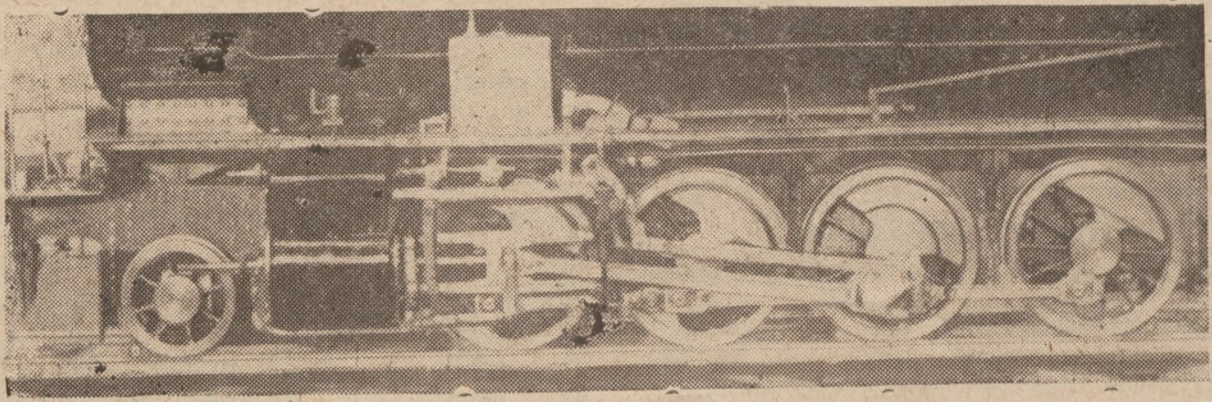
Nowe udoskonalenie lokomotywy

Pomysłowy przyrząd do rozrządu pary systemu p. A. Jendrusika.

Ważną częścią składową każdej maszyny parowej jest przyrząd regulujący dopływ pary do cylindrów. Najdawniejszym przyrządem tego typu był suwak, poruszany przy pomocy ekscentru. Suwak ten ma jednak szereg wad jak np. złe działanie przy bardzo gorącej parze przegrzanej, zawiłość i delikatność mechanizmu sterującego nim (szczególnie ważne przy lokomotywach, gdzie mechanizm ten łatwo może ulec uszkodzeniu itp. Wady te zostały radykalnie usunięte w nowym mechaniźmie p. A. Jendrusika, który zastosował specjalne wentyle, sterowane przy pomocy nadzwyczaj pomysłowego systemu pierścieni. Przyrząd p. Jendrusika wyróżnia się dużą zewnętrzną prostotą, co zabezpiecza go od uszkodzeń oraz umożliwia nadzwyczaj subtelny rozrząd pary. Model lokomotywy z urządzeniem tego typu mogliśmy oglądać na M. W. K. T.



Lokomotywa wyposażona w przyrząd do rozrządu pary systemu p. A. Jendrusika.



Zwykła lokomotywa z zawiłym mechanizmem do kierowania suwakiem.

Nowe pokłady litu

Pierwiastek lit należy do tak zwanej grupy metali lekkich i jest jednym z najlżejszych pośród nich. Jego zalety są następujące: nadaje się dobrze do obróbki mechanicznej, nie jest kruchy (daje się dobrze walcować, kuć i ciągnąć) i jest względnie wytrzymały. Dziwny ten metal o srebrnobiałym połysku z powodu swej wysokiej ceny nie znalazł jeszcze dziś większego zastosowania w technice i używają go obecnie w większych ilościach tylko jako specjalną domieszkę do szkieł optycznych. Szkła litowe posiadają właściwość przepuszczania promieni poza-fiołkowych nieprzechodzącyh już przez szkło zwykłe. W mniejszych ilościach używają litu w niektórych rodzajach past lutowniczych, do impregnowania węgli w lampach łukowych oraz w szminkach. Obecnie z powodu odkrycia nowych pokładów tego cennego metalu (w Ontario, Manitoba i Dakota (Stany Zjednoczone) należy przypuszczać, że znajdzie on znacznie większe zastosowanie nietylko w przemyśle chemiczno-technicznym lecz i w technice.

Sztuczne oziębianie
krajów podzwrotnikowych

Oryginalne i śmiałe projekty inżynierów francuskich.

W zatoce Makansans na Kubie dwaj inżynierowie francuscy: George Claude i Paul Boucherot przeprowadzają doniosłej wagi doświadczenia, które mają umożliwić dowolne regulowanie temperatury w krajach podzwrotnikowych.

Zamierzają oni w tym celu użyć morskiej wody z głębin, gdyż jak wiadomo ma ona tam temperaturę 4° C.

Celem chłodzenia chcą ci inżynierowie zbudować potężne rurociągi, które dostarczałyby prawie lodowej wody z dna oceanu do dowolnego miejsca, którego temperatura miałaby być obniżona.

Jeżeli projekty te dadzą się uskutecznić mimo przypuszczalnych bardzo wysokich kosztów, należy przypuszczać, że obniżenie temperatury podzwrotnikowej umożliwi Europejczykom intensywniejszą kolonizację niedostępnych narazie dla nich połaci ziemi.

Ze świata

GDYBY NIE BYŁO MASZYN...

Obliczono, że gdyby nie było maszyn, potrzebowalibyśmy 638 miljonów ludzi dziennie, ażeby utrzymać tę samą wydajność.

W elektryczności musiałoby więc być zatrudnionych w miejsce maszyn 338 miljonów ludzi, w kolejnictwie 127 miljonów — rolnictwie 73 miljonów — w fabrykach 70 miljonów — w kopalniach 18 miljonów — w przemyśle samochodowym 12 miljonów.

Oczywiście, poza temi 638 miljonami trzeba byłoby jeszcze conajmniej pięć razy więcej niż dziś inżynierów, mechaników, nadzorów i różnego typu specjalistów.

Komunikacja i Transport

Jeszcze w sprawie elektryfikacji warszawskich kolejek dojazdowych

Zarząd Warszawskich Kolejek Dojazdowych otrzymał zawiadomienie, że konsorcjum belgijskie zamierzające sfinansować elektryfikację kolejek dojazdowych: wawerskiej, grójeckiej i wilanowskiej, zaakceptowało wreszcie dokument wydany przez Min. Komunikacji, a przedłużający, pod warunkiem elektryfikacji, koncesję na eksploatację kolejek do 1978 r.

Stanowi to znaczny krok naprzód na drodze do realizacji całego projektu.

Prace, związane z uplasowaniem obligacyj pożyczki, potrzebnej na elektryfikację, w wysokości 48.601.800 zł, na rynku belgijskim zostały wstrzymane z powodu ferji letnich i wznowione będą we wrześniu.

O ile w tym czasie powyższa tranzakcja będzie dokonana, przygotowawcze roboty do zelektryfikowania kolejek będą mogły być rozpoczęte jeszcze w r. b.

Warszawscy tramwajarze przeciwko systemowi Taylora

W warsztatach tramwajowych przeprowadzono ostatnio badania mające na celu ustalenie wydajności pracy poszczególnych robotników. Tramwajarze dopatrują się w tem próby wprowadzenia systemu Taylorowskiego i w dniu 24 ub. m. odbyli wiec, na którym wzniesiono rezolucje protestacyjne.

Budowa wielkiego dworca kolejowego w Gdyni

Gdynia jako jedyne polskie miasto portowe, ze względu na wciąż wzrastającą ilość dochodzących do niej transportów kolejowych, powinna posiadać doskonale rozbudowany węzeł kolejowy oraz stacje, które gwarantowałyby zawsze, niezależnie od natężenia ruchu, 100-procentową zdolność przewozową i przeładunkową. W zrozumieniu ważności tego zadania, Ministerstwo Komunikacji, jak nam donoszą, przystępuje obecnie równolegle z rozbudową całego węzła do budowy wielkiego dworca pasażerskiego, obliczonego na 10 równoległych torów. Dworzec ten na wzór słynnej Gare Maritime w Ostendzie otrzyma bezpośrednie połączenie z przystanią okrętów pasażerskich, co ogromnie ułatwi przesiadanie podróżnym ze statków do pociągu.

Konferencja międzynarodowa w sprawie żeglugi na Dunaju

W dniu 20 września r. b. odbędzie się w Krakowie dziesięciodniowa konferencja zwołana z inicjatywy Międzynarodowej Izby Handlowej w Paryżu w sprawie uregulowania kwestyj spornych, dotyczących handlu, żeglugi i transportu na Dunaju.

W konferencji tej wezmą udział przedstawiciele Anglji, Francji, Niemiec, Włoch i państw naddunajskich, a mianowicie: Austrji, Bułgarji i Czechosłowacji, Jugosławji, Rumunji, Węgier oraz Grecji.

Obradom przewodniczyć będzie sir John Sandemann Allen, jeden z leaderów partji konserwatywnej angielskiej, deputowany i prezes komisji handlowej Izby Gmin oraz prezes British Empire Association. W skład poszczególnych delegacyj wchodzić będą wybitni przedstawiciele życia gospodarczego zainteresowanych państw. W Izbie Przemysłowo-Handlowej w Krakowie, w której lokalu toczyć się będą obrady, czynione są już odpowiednie przygotowania.

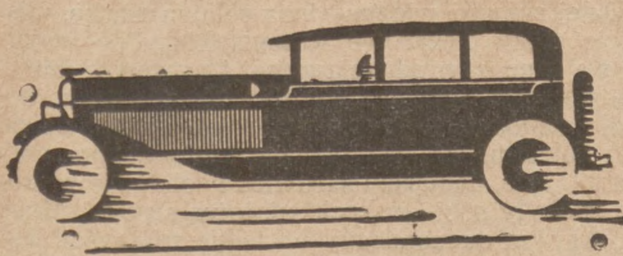
Pierwszy omnibus z silnikiem spalinowym

Pierwszy omnibus z silnikiem spalinowym został wprowadzony do publicznego użytku w roku 1904 w Anglji przez „London General Omnibus Company". Od tej chwili omnibusy konne, elektryczne i parowe poczęły szybko znikać z widowni, a miejsce ich zajęły autobusy nietylko w Anglji, lecz w posiadłościach zamorskich i w większych miastach europejskich.

Obecnie „London General Omnibus Company" jest największem przedsiębiorstwem autobusowem na świecie, albowiem przeciętna dzienna ilość pasażerów wynosi 3.909.000 osób. Towarzystwo to posiada 3.990 autobusów, przeważnie 2-piętrowych. Liczba miejsc w poszczególnych autobusach waha się od 36 do 54.

Największa lokomotywa świata

Towarzystwo kolejowe Morthern Pacific w St. Zjednoczonych puściło w ruch nową swą lokomotywę „Yellowstone", która jest największym parowozem świata. Waży ona 505 ton, posiada długości 39 m., i sam jej ruszt jest na 6.75 m. długi, węglarka jej zmieścić zaś może 96 ton wody i 27 ton węgla.



Dział Samochodowy

Salon samochodowy na „Kom-Turze"

(Ciąg dalszy.)

Zabierzemy się obecnie do krajowej produkcji samochodów, reprezentowanej przez **Ursusa i C. W. S.**, objętych przez Państwowe Zakłady Inżynierji. Ponieważ trudno było u nas w Polsce stworzyć jakąś większą fabrykę samochodów przy pomocy kapitału prywatnego, zdecydowało się państwo na rozpoczęcie produkcji tego rodzaju w fabrykach państwowych, przekształcając odpowiednio dawniejsze Centralne Warsztaty Samochodowe oraz wstępując jako udziałowiec do fabryki Ursusu. Dzięki tym posunięciom stworzono u nas podwaliny krajowego przemysłu samochodowego, zabezpieczając przynajmniej armję na wypadek wojny niezbędnemi maszynami. Ponieważ jednak wytwórnie te nie są w stanie produkować bardzo wielkiemi serjami, wozy ich są dość drogie i dlatego z trudem konkurują z taniemi samochodami, importowanemi oraz taniej pracującemi krajowemi montowniami i półfabrykami. Mimo jednak wyższa cena, dzięki doskonałej jakości rozchodzą się te maszyny w kraju, zdobywając sobie coraz więcej uznania. Należy dodać, że produkcja tych fabryk, idąca w tysiące sztuk rocznie w każdym razie mocno przewyższa produkcję niektórych wytwórni zagranicznych, znanych mimo to na całym świecie.

Państwowa Wytwórnia Samochodowa i Ursus wyrabiają: samochody osobowe różnych typów, doskonale wykończone oraz samochody ciężarowe, motocykle, ciągówki dla rolnictwa, wojska i przemysłu, nadwozia osobowe, ciężarowe oraz części zamienne i silniki do wszelkich celów.

Ogółem można powiedzieć, że finansowanie i administrowanie przez państwo fabryk samochodowych jest posunięciem bardzo celowem, nic nie mającem wspólnego z etatyzmem. Toruje ono poza tem drogę dla rodzącego się u nas prywatnego przemysłu.

Przejdźmy teraz dalej do **Morrisa.** Na tem stoisku widzieliśmy samochody ciężarowe i autobusy Morris-Commercial. Są to doskonałe maszyny, o których mówią, że są one „championami" świata o średniej wadze. Samochody te wyróżniają się ekonomicznością, dobrem wykonaniem, oraz niskiemi kosztami utrzymania.

Dalej widzimy stoisko **Studebakera,** który wystawia maszyny osobowe. Fabryka ta produkuje solidne wozy o większej mocy, znane ze swej dobroci prawie wszędzie. Dobre imię zawdzięczają Studebakery 78-mio letniej pracy, sumiennej, rzetelnej i wydajnej.

W ostatnim czasie Studebaker fabrykuje prawie wyłącznie samochody 6-cio i 8-mio cylindrowe luksusowo wykończone, imponujące nadzwyczajną elastycznością i dobrem zachowaniem się na drogach. Maszyny te poza tem mają na sumieniu cały szereg rekordów. I tak np. 8-mio cylindrowy Prezydent ma 115 urzędowych rekordów dla samochodów seryjnych, 23 rekordy międzynarodowe i 11 światowych.

Tuż obok widzimy maszyny **Pierce Arrow.** Tak samo cenione i uznane wśród szerokich rzesz automobilistów.

Dalej podchodzimy do stoiska samochodów **Mann** — potężnych ciężarowych podwozi i solidnych autobusów.

Tak samo podwozia ciężarowe i autobusy wystawia **Henschel.**

Bardzo ciekawe są eksponaty **Saurera.** Pokazuje on specjalnie podwozia ciężarowe. Fabryka Saurer wsławiła się budową nadzwyczaj solidnych podwozi i doświadczeniami, uwieńczonemi powodzeniem z silnikami typu Diesla. Zakłady te istnieją już bardzo długo. Powstały one w 1853 roku a produkcję pojazdów mechanicznych rozpoczęły w roku 1896. Dzięki trwałości i wytrzymałości wozów ciężarowych Saurera dorobiły się one zaszczytnej nazwy „maszyn, nie mających sobie równych wśród pojazdów mechanicznych w świecie". Zdanie to znaleźliśmy w najpopularniejszem angielskiem piśmie fachowem „Automobile Engineer". Należy dodać, że prace techniczne firmy Saurer ocenia cały świat, a wiele fabryk samochodowych nawet najpoważniejszych korzysta z patentów i licencyj tej wytwórni. Na specjalną uwagę zasługuje wypuszczony przez Saurera motor systemu Diesla, który został oddany do użytku nabywców po 14-tu latach prób i doświadczeń. Obecnie, kiedy cena benzyny zaczyna odgrywać coraz poważniejszą rolę, wprowadzenie motorów spalinowych tego typu ma wielkie znaczenie ze względu na oszczędność paliwa. Dzięki tanim kosztom eksploatacji takie nowoczesne samochody najlepiej nadają się do dalekich transportów drogowych.

Dalej znowuż widzimy inną solidną markę, mianowicie wozy ciężarowe **Kruppa,** który po wojnie zajął się zamiast produkcją armat i pancerzy, fabrykacją więcej pokojową i wyrabia obecnie m. in. doskonałe samochody. Wozy ciężarowe Kruppa dzięki swym zaletom, jak to najnowocześniejsze pomysły konstrukcyjne, najlepszy surowiec i solidność wykonania zdobyły sobie wszechświatową sławę. Mimo ciężki kryzys ekonomiczny i wielkie trudności eksportowe, z jakiemi musi walczyć niemiecki przemysł samochodowy, zakłady Kruppa zwiększają systematycznie produkcję swych samochodów, wywożąc je nietylko do krajów europejskich, lecz i do Ameryki.

Dalej stoją ładne i solidne ciężarówki fabryki **Ley.**

Zboczmy teraz na chwilę do stoiska **Stoczni Gdańskiej,** która nie wyrabia coprawda całych samochodów, jednakże zajmuje się fabrykacją karoseryj. Dość znaczna produkcja oraz bardzo wysoki poziom techniczny całej fabryki umożliwia Stoczni Gdańskiej wyrób doskonałych nadwozi.

Dalej stoją piękne osobowe maszyny znanej wytwórni **Graham-Page.** (Dok. nastąpi.)

Oryginalna metoda walki z nadużywaniem alkoholu przez kierowców

Ponieważ statystyka stwierdziła, że znaczną ilość wypadków samochodowych powodują kierowcy w stanie nietrzeźwym, wprowadzono ostatnio w Sztokholmie nową metodę badania tych ostatnich, polegającą na analizie chemicznej krwi. Kiedy aresztowani za łamanie przepisów i nieostrożną jazdę szoferzy nie chcą się przyznać, że pili, lekarz przeprowadza natychmiast ową analizę krwi „podejrzanego" i orzeka, czy i ile wypił on alkoholu. Kara za prowadzenie auta w stanie nietrzeźwym jest bardzo surowa i dr. Fritzell, naczelny lekarz policji sztokholmskiej, stwierdza, że od chwili wprowadzenia analizy (około 8 tygodni temu), zdarzyło się zaledwie parę wypadków zatrzymania pijanych szoferów.

Nowy strój kierowców dorożek samochodowych

Rada Artystyczna zaakceptowała opracowany przez Inspektorat Artystyczny magistratu projekt ujednostajnienia stroju kierowców dorożek samochodowych w Warszawie, który składać się będzie z popielatej kurtki w kolorze karoserji z czarnym wykładanym kołnierzem oraz z czapki t. z. belgijki z popielatem denkiem i czarnym otokiem.

Wobec tego protesty kierowców, skierowane przeciwko białemu jakoby umundurowaniu, są bezpodstawne, jako na niczem oparte.

Kronika warszawska

ZAKAZ WYMIJANIA TRAMWAJÓW NA MOSTACH.

Oddział ruchu kołowego K. Rz. wydał przypomnienie do szoferów o istniejącym zakazie wymijania tramwajów na moście Kierbedzia.

Za naruszenie tego zakazu nakładane będą 2-złotowe kary doraźne.

WIEC PROTESTACYJNY PRZECIW MUNDUROM.

Dn. 11 bm. odbył się w Warszawie wiec, zwołany przez Związek Zawodowy Automobilistów celem zajęcia stanowiska w sprawie umundurowania szoferów. Wiec, w którym wzięło udział około 500 szoferów, wypowiedział się wogóle przeciw umundurowaniu kierowców, motywując to wielkim kryzysem, który nie pozwala kierowcom na wydatki na umundurowanie. Wiec wypowiedział się szczególnie ostro przeciw projektowi Rady Artystycznej przy magistracie warszawskim, uznając zupełną niepraktyczność jasnego munduru w zawodzie szoferskim. Uchwalona rezolucja głosi, że w razie wprowadzenia w życie przymusu jasnego munduru kierowców zwalczać go będą wszelkiemi środkami nie wyłączając strajku.

PRZEMYSŁ SAMOCHODOWY NA M. W. K. T.

Polska opona samochodowa „Stomil"



Donosiliśmy już swego czasu o uruchomieniu w Starołęce pod Poznaniem **Centralnej Poznańskiej Fabryki Wyrobów Gumowych**, której kierownictwo od zarania powołania do życia tej ważnej placówki wytwórczej wysunęła na czołowe zadanie skonstruowanie **polskiej opony samochodowej**. W pełnej świadomości dla naszego życia gospodarczego w zakresie samowystarczalności szczytnego, dla wzmagającego się natomiast automobilizmu w Polsce doniosłego i wielce odpowiedzialnego zadania, zabrano się z pełną energją do pracy. W tym celu zaopatrzono zakład w najnowsze typy maszyn elektrycznych i pneumatycznych, które dzięki specjalnym urządzeniom uniemożliwiają automatycznie niedowulkanizowanie lub przewulkanizowanie opon, kierownictwo techniczne złożono w ręce doświadczonych na tem polu fachowców, urządzono na modłę postępową specjalne laboratorjum dla ścisłego badania wszelkich surowców, materjałów i już gotowych produktów, zestawiono nową mieszankę gumy w uwzględnieniu wszelkich warunków narzucanych drogami krajowemi, wyposażono oponę w szkielet będący tworem skonsolidowanych w tym względzie doświadczeń fachowców, nadano oponie wzmocniony protektor o niezwykłej mocy zapewniający idealny chwyt drogi a tem samem spokojną oraz bezpieczną jazdę — i wreszcie wystąpiono na rynek z konkurencyjne zdolną oponą polską pod nazwą **„Stomil"**.

Polska opona **„Stomil"**, fabrykatu **Centralnej Poznańskiej Fabryki Wyrobów Gumowych**, stanęła wobec tego śmiało na arenie współzawodnictwa tej miary, jaką była codopiero zamknięta Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, na której reprezentowane były wszystkie niemal najpoważniejsze firmy światowego przemysłu automobilowego. Jak z osiągniętych rezultatów wnioskować można, **„Stomil"**, tę pierwszą konkurencyjną próbę przebyła zwycięsko i zdziałała dużo w kierunku popularyzacji polskiej opony samochodowej.

Ilustracja nasza przedstawia widok stoiska na „Kom-Turze" Centralnej Poznańskiej Fabryki wyrobów gumowych.

Poza wskazanemi zaletami, przy krajowej produkcji opon zwrócić wypada uwagę na jeszcze jeden szczegół. Dotychczasowe, poważne zapotrzebowanie rynku naszego pokrywaliśmy wyłącznie importem, to też przy zakupie opony odbiorca nie miał tej pewności, czy opona jest produktem świeżym i nowym, czy też od chwili opuszczenia fabryki upłynęło kilka miesiący, rok lub nawet więcej czasu. Wiadomą jest jednak rzeczą, że czas i temperatura, te dwa czynniki, na które opona najwięcej jest wrażliwą, wpływały na nią niejednokrotnie ujemnie podczas transportu, leżenia na składzie i podczas magazynowania. Poza równowartością towaru zagranicznego, przy oponie **„Stomil"** jako produkcie krajowym ,ostatnio wymienione niedomagania odpadają zupełnie, gdyż przy współczesnem nastawieniu fabryki, cała produkcja wypróbowanej jakości opon „Stomil" znajduje natychmiastowy zbyt i jest towarem gwarantowanej wytrzymałości.

Ponieważ bezpośrednie doświadczenie przekonuje najlepiej, przeto zalecamy pp. kupcom branży, by asortyment swój uzupełnili oponą **„Stomil"**, natomiast pp. właściciele samochodów z grona przemysłu i kupiectwa w myśl zasady propagowania wytwórczości rodzimej, posługiwać się winni polską oponą, dostosowaną w zupełności do dróg krajowych.

—p—

Przemysł Rowerowy i Motocyklowy

Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Jak powstał Poznański Okręgowy Związek Kolarski

Uzupełniające informacje, nadesłane przez naszych Czytelników.

Zamieściliśmy dn. 5 lipca br. w naszym tygodniku artykuł pod tyt:. „Brak cyklodromu powodem niskiego poziomu sportu rowerowego w Poznaniu", w którym równocześnie pisaliśmy o działalności P. O. Z. K. Obecnie w sprawie tego artykułu otrzymujemy list z Sekretarjatu Oddziału Kołowników Sokoła Poznańskiego, który zamieszczamy poniżej w streszczeniu.

Uzupełniając nasze uwagi o P. O. Z. K., Sokoli donoszą, że P. O. Z. K. powstał w maju 1929 r. za inicjatywą wszystkich klubów w Poznaniu, a mianowicie: Oddziału Kołowników Sokoła Poznańskiego, Klubu Sportowego „Warta", Klubu Sportowego H. C. P., oraz Grona Reja.

Wiosną tegoż roku zwołano wszystkie Zarządy wymienionych Towarzystw na tak zwane konstytucyjne zebranie. Obrano wtenczas Zarząd następujący: Prezesem p. Fr. Sarnowskiego z O. K. S. P., sekretarzem p. Waligórskiego z K. S. „Warta", kapitanem p. R. Jerzykowskiego z O. K. S. O., skarbnikiem p. Krakowskiego z „Warty", oraz wiceprezesem p. Bączkowskiego z „Warty". Z powyższego wynika, że właściwą zasługą ku podniesieniu P. O. Z. K. przypisać należy „Warcie" i Sokołowi, czyli przedewszystkiem p. Fr. Sarnowskiemu, który nie oszczędził trudu, a nawet własnych pieniędzy, aby tak podniosłą organizację, jak P. O. Z. K., a tem samem sport kolarski podnieść do wysokiego poziomu.

Nie mamy bynajmniej zamiaru chwalić się, pragniemy tylko zaznaczyć, że p. inż. Kurzewski z Klubu Sportowego H. C. P. jest prezesem dopiero od walnego zgromadzenia, które odbyło się w czerwcu br. Przy tej sposobności życzymy P. O. Z. K. jak największego rozkwitu.

ZE SPORTU ROWEROWEGO

WYJAZD SZAMOTY NA MISTRZOSTWA ŚWIATA

Mistrz Polski na torze Henryk Szamota wyjeżdża z Warszawy na kolarskie mistrzostwa świata w Brukseli w sobotę, dn. 16 bm. Po mistrzostwach świata Szamota uda się prawdopodobnie na szereg imprez międzynarodowych we Francji i Niemczech.

Monotrace'y dla Polski

Parokrotnie już zwracaliśmy uwagę naszych Czytelników na ciekawe próby budowania krytych motocykli, w których ramę zastąpiono lekką, zgrabną i nisko zawieszoną karoserją, a jeźdźca z wysokiego siodełka przeniesiono na siedzenie, umieszczone na samem dnie podwozia. Początkowo próby te zainteresowały francuską prasę techniczną, jednak wkrótce przestano o tem pisać. Z tego właśnie powodu miało się wrażenie, że cały pomysł chybił i nie wytrzymał poważniejszych prób technicznych.

Po bliższem zbadaniu całej sprawy okazało się jenak, że tak nie jest. Coprawda nowe kryte motocykle miały różne błędy konstrukcyjne tak, że po pierwszych próbach trzeba było zabrać się do ich dalszego doskonalenia, pomysł jednak sam, pomijając stronę techniczną, chwilowe upodobania publiczności itp. okazał się dobrym i wartym dalszego opracowania.

Co się obecnie z temi maszynami dzieje zagranicą nie wiemy. Prawdopodobnie ich konstruktorzy szykują nowy model na przyszły sezon, przygotowując się równocześnie do fabrykacji seryjnej. W takim wypadku trudno się dziwić ich milczeniu, gdyż wchodzą tu w grę względy na ewentualną konkurencję.

Zastanówmy się jednak teraz nad pytaniem, co my Polacy mamy robić? Zdawałoby się, że najprostszą rzeczą będzie cierpliwie czekać dalszych powodzeń lub niepowodzeń „monotrace'ów" i jeżeli Francuzi zbudują coś dobrego, coś, co się spodoba szerszej publiczności, to zamówić u nich te maszyny, jeżeli zaś próby nie wypadną jeszcze dobrze, to dalej czekać. W rzeczywistości jednak takie rozwiązanie całej sprawy jest najmniej celowe i to z wielu względów.

Po pierwsze, czekając na to, aby zagranicą wszystko wynajdywano, doskonalono i wreszcie fabrykowano, narażamy się na stałe płacenie haraczu za cudze pomysły, po drugie automatycznie ustawiamy się w szarym końcu przemysłowego ogonka. Czasami musimy tak postępować, jeżeli chodzi o rzeczy, których fabrykacja mniejszemi serjami nie jest możliwa, lub których zbyt w kraju jest trudny. Natomiast system patrzenia na zagranicę i czekania łaskawego udzielenia nam licencyj jest niedopuszczalny w tych wypadkach, kiedy stosunkowo małym kosztem można osiągnąć dobre wyniki.

Tak właśnie ma się sprawa i z monotrace'ami. Wiemy, że sam pomysł technicznie jest wykonalny, wiemy, że przy prawidłowem opracowaniu konstrukcji da on dobre rezultaty, musimy więc zabrać się do prób.

A co dalej, zapytacie? Przypuśćmy, że uda się nam w stosunkowo krótkim czasie przygotować całość do produkcji, a jak będzie z fabrykacją?

I na to znajdzie się rada.

Ze względu na prostotę całej maszyny można łatwo zorganizować produkcję bez większych inwestycyj, korzystając z gotowych motorów (robi tak wiele znanych w całym świecie fabryk motocykli) i doświadczeń istniejącego już i doskonale rozwijającego się w kraju przemysłu karoseryjnego.

Zabierzmy się więc do prób.

L. K.

Pamiętaj, że przyczepka musi być po prawej stronie

W ostatnich latach coraz częściej używają motocykliści przyczepki, zamieniając dzięki temu swoją maszynę w prawdziwy mały samochód. Dawniej przyczepka nie cieszyła się zbytnią popularnością, gdyż konstrukcja jej posiadała szereg wad, a poza tem same motocykle, delikatne i kapryśne nie były przystosowane do takiego dodatkowego ciężaru. Obecnie jednak nawet małe motocykle ciągną łatwo dodatkowego pasażera w wózku.

Rozpowszechnienie się przyczepek powoduje jednak szereg wypadków i to szczególnie często wtedy, kiedy motocyklem kieruje człowiek przyzwyczajony do jazdy „solowej". Po pierwsze winę tu ponosi nieco odmienne zachowanie się samej maszyny, która, jak to mówią, ciągnie bokiem, a przy drodze nierównej wyrabia czasami rzeczywiście dziwaczne sztuki, spowodowane bezwładnością znajdującej się w przyczepce masy. Jednakże za wypadki te ponosi też częściowo odpowiedzialność i fałszywe umocowanie samej przyczepki, która z zasady powinna znajdować się po prawej stronie. Rzeczywiście, nad tem mało kto się zastanawia, a jednak doświadczenie wykazało, że przyczepka lewostronna jest wprost niebezpieczna. Szczególnie niebezpieczeństwo to występuje w wypadku wyprzedzania innych pojazdów, kiedy sam kierowca, znajdujący się po stronie prawej nie widzi drogi przed sobą. Tak samo duże niebezpieczeństwo przy przyczepce lewostronnej istnieje w chwili brania skrętu, gdyż wtedy, z powodu wypukłości szosy działają siły, dążące do wywrócenia motocyklu. Należy poza tem pamiętać już niezależnie od tego jak umocowana jest przyczepka, że przy skrętach nie wolno nieostrożnie hamować, lub też gwałtownie dodawać gazu bez uprzedniego zastanowienia się, jaki skutek wywoła przyłożenie tych sił do pojazdu, masy którego są szeroko rozłożone.

Z. M.

ELEKTRO- i RADJOTECHNIKA

ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ LEONA KOZŁOWSKIEGO.

Elektrownie polskie w 1929 r.

Rok 1929 nie mógł być pomyślnym dla elektrowni polskich, gdyż zbyt wiele więzów łączy wytwórnie energji elektrycznej z całym przemysłem, który uginał się pod ciężarem kryzysu. Że ta depresja nie odbiła się na sytuacji elektrowni w sposób jaskrawy, zawdzięczać można jedynie okoliczności, iż w Polsce stan zelektryfikowania jest jeszcze nikły, a pęd do rozwoju zbyt wielki, przeto ostre załamania konjunktury dla elektrowni wybitnie przemysłowych łagodzą się przez zwiększenie produkcji w nowo powstałych placówkach i w elektrowniach typu oświetleniowo-przemysłowego.

Cyfry statystyczne wskazują, że w r. 1929 wytwórczość osiągnęła cyfrę 1.015 milj. kilowatgodzin w porównaniu 1.053 milj. kilowatgodzin roku 1928 t. j. zmniejszyła się o 3,6 proc., przyczem podkreślić należy, że wszystkie bez wyjątku grupy elektrowni wykazują prawie jednakowe zmniejszenie wytwórczości. Świadczy to o powszechności kryzysu gospodarczego. W ogólnej produkcji decydującą rolę odgrywają elektrownie o wytwórczości powyżej 10 miljonów kwg. rocznie, a więc dla naszych stosunków, powiedzmy, elektrownie „wielkie", stanowią one 90 proc. produkcji.

Równocześnie jednak w tym właśnie roku nastąpiła rozbudowa elektrowni, która przysporzyła w mocy maszyn 50.000 KW. Obliczają, że poczynione inwestycje wynoszą ca 14% uprzedniego stanu posiadania tego przemysłu.

Kronika elektrotechniczna

ELEKTRYFIKACJA POLSKI.

Min. Robót Publicznych, prof. dr. M. Matakiewicz, odbył konferencję z radcą ambasady angielskiej w Warszawie, p. Kimmensem, który w imieniu kapitałów angielskich wyraził zainteresowanie dla tej sprawy.

Nadto p. Minister przyjął p. Debre'a, administratora francuskiego syndykatu elektryfikacyjnego „Synelpol", który przedstawił p. Ministrowi szczegółowe propozycje w imieniu syndykatu w związku ze złożoną przez ten syndykat ofertą na elektryfikację Polski.

Nadto p. Minister Matakiewicz przyjął p. Fatersona z Nowego Jorku, który pragnął omówić szczegółowo z p. Ministrem maksymalny i minimalny program elektryfikacji Polski. P. Faterson występował w imieniu trzech wielkich firm amerykańskich: „Westinghouse", „General Electric" i „Stone—Weber".

NOWE LINJE TELEFONICZNE W POLSCE.

Jak nam donoszą, przystępuje się obecnie do prac związanych z rozbudową naszej sieci telefonicznej. I tak np. założony zostanie szereg kabli łączących Warszawę z ośrodkami przemysłowemi, mianowicie z Łodzią, Częstochową, Katowicami, Bielskiem i Cieszynem. Obecnie rozpocznie się też budowa kabli telefonicznych Łódź — Katowice, Katowice — Cieszyn z odgałęziami, Katowice — Kraków oraz Katowice — Ruda Śląska. Budujące się obecnie kable mają duże znaczenie międzynarodowe, albowiem Polska łączy się w sieć telefoniczną europejsko-amerykańską.

Plan „Polskiego Radja"

10 miljonów złotych pożyczki daje „Marconi" na rozbudowę naszej sieci radjowej.

Ze względu na konieczność popularyzacji i demokratyzacji radja w Polsce rzucono u nas hasło **„Cała** Polska na detektor". Aby jednak umożliwić detektorowy odbiór na rozległych obszarach naszego państwa okazało się koniecznem rozbudowanie sieci naszych stacyj nadawczych. Obecnie w tym celu pracuje „Polskie Radjo" nad uskutecznieniem następującego planu: W stolicy, a raczej pod Warszawą w Raszynie buduje się jedna duża radjostacja o mocy 120 KW. Ta stacja, już i tak o wielkiej mocy, będzie tak skonstruowana, aby moc tę można było z łatwością powiększyć do 200 kw. — czyli do kresu naszych obecnych możliwości technicznych. Zasięg detektorowy tej olbrzymiej stacji podwarszawskiej będzie wynosił około 400 kw., dzięki czemu prawie cała Polska będzie nim objęta. Audycje będą nadawane przez tę stację na dotychczasowej fali 1411 m.

Co się tyczy reszty polskich stacyj nadawczych, to jedna z nich, o mocy 10 kw. jest już od dłuższego czasu czynna w Katowicach. Nadto na podstawie nowej koncesji „Polskie Radjo" miało wybudować we Lwowie i w Poznaniu stacje o mocy 10 kw., wyczerpując tem samem owe 4 wielkie fale, któremi na podstawie umowy międzynarodowej „Polskie Radjo" rozporządzało.

Do dyspozycji „Polskiego Radja" pozostały jednak jeszcze 3 fale, w granicach między 200 a 300 m. „Polskie Radjo" postanowiło użyć je do rozbudowy sieci przekaźnikowych.

Dalszym punktem programu rozbudowy radjofonji polskiej jest wybudowanie w miastach, liczących około 50.000 mieszkańców, stacyj przekaźnikowych o mocy pół kilowata, których zadaniem będzie wzmocnienie dla potrzeb miejscowych audycyj, nadawanych przez wielką radjostację nadawczą w Warszawie, bądź przez 4 stacje silniejsze (Lwów, Poznań, Katowice, Wilno), o mocy 10 kw. Umożliwi to dobry odbiór na detektor i antenę wewnętrzną w danej miejscowości i jej najbliższej okolicy.

Zrealizowanie tych planów pociągnie za sobą koszta, sięgające 10.000.000 zł. Dzięki staraniom dyrektora naczelnego „Polskiego Radja" D-ra Zygmunta Chamca, „Polskie Radjo" we wrześniu r. ub. uzyskało pożyczkę obligacyjną na rozbudowę radjostacji polskiej. Pożyczka ta została ulokowana w firmie Marconi.

O popularyzację lamp 2-siatkowych

Lampa 2-siatkowa zaczyna wreszcie zdobywać sobie u nas w Polsce należne uznanie. O zaletach tej lampy oraz o kłopotach, związanych z zasilaniem elektrycznością aparatów zwykłych pisaliśmy już parokrotnie. Wskazaliśmy tak samo na układy z 2-siatkówkami, które, jako niewymagające specjalnych anodówek, nadają się dla prowincji. Artykuły nasze wywołały pewne zainteresowanie, otrzymaliśmy nawet szereg listów z zapytaniami i prośbami o podanie schematów, jednak, jak się nam początkowo wydawało, efekt w sumie nie był dość wielki. Obecnie zabraliśmy się znów do tej samej kwestji, ponieważ wyraźnie zdawaliśmy sobie sprawę ze znaczenia tego rodzaju aparatów dla szerokich rzesz ludzi, zamieszkujących prowincję, gdzie niema mowy o korzystaniu z sieci elektrycznej, o wygodnem ładowaniu akumulatorowych bateryj anodowych itp. Prawdopodobnie zamieścilibyśmy nawet jeszcze kilka artykułów w tej sprawie, gdyby nie ogłoszenie „Polskiego Radja", które ukazało się w prasie. Mianowicie „Polskie Radjo" zawiadamia, że wydało obecnie schemat odbiornika na lampy 2-siatkowe i służy nim na życzenie wszystkim radjoamatorom.

Okazało się więc, że z myśli naszej skorzystano i że do jej popularyzacji zabrała się najwięcej powołana instytucja, której we własnym interesie zależy na jak największem rozpowszechnieniu się radja w Polsce.

(K-a)

Z PRASY

„Tydzień Radjowy".

Ukazał się numer 33 „Tygodnia Radjowego" który zawiera poza programami radjowemi następujące artykuły: Dźwiękowe kino i obrazowe radjo; Zabłąkana fala — wiersz Witolda Zechentera; Na falach polskich; Jak się odbywają nowoczesne konferencje; Ze świata; Komunikaty i dział rozrywek umysłowych.

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Apel do krajowych fabryk maszyn rolniczych

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWNICTWO „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Na marginesie rozważań o pracy wialni i młynków

Kiedy w złożonym procesie czyszczenia ziarna mówimy o działaniu wiatru, to zazwyczaj zadowalamy się stwierdzeniem, że prąd wiatru porywa i unosi dalej części lżejsze, aniżeli cięższe i w ten sposób oczyszcza oraz gatunkuje zboże. Że oczyszczanie ziarna od domieszek lekkich drogą przewiewania nie wymaga bliższych rozważań, to wynika to stąd, że pomiędzy siłą wiatru, wystarczającą do uniesienia takich zanieczyszczeń jak plewy lub kurz a siłą wiatru niezbędną do poderwania choćby ziarna pośledniego są tak znaczne różnice, iż zawsze potrafimy w praktyce znaleźć granicę pomiędzy wiatrem zbyt silnym i zbyt słabym.

Ale jeśli będziemy chcieli drogą przewiewania osiągnąć nie oczyszczanie ziarna, lecz jego rozsegregowanie, to przekonamy się niejednokrotnie, iż mamy tu do czynienia z tak nieznacznemi różnicami siły wiatru, iż bez urządzeń specjalnych i bez zwrócenia uwagi na wszystkie działające tu czynniki, nie będziemy mogli osiągnąć rezultatów pożądanych.

W danym wypadku, nie omawiając całokształtu zagadnienia, chciałbym zwrócić uwagę na dwa szczegóły, a mianowicie na zachowanie się ziarn podługowatych w prądzie powietrza oraz na charakter prądu powietrza, stosowanego w naszych maszynach czyszczących zboże.

Na każde ziarno, znajdujące się w prądzie powietrza, działają dwie siły; siła jego ciężaru, zależna od jego masy, oraz siła wiatru, zależna od powierzchni, wystawionej na działanie wiatru. Jeśli będziemy rozpatrywać ziarna ściśle kuliste, to będziemy mogli mówić, obydwie te siły są przyłożone w jednym i tym samym punkcie i że jeśli chodzi o nasz zwykły młynek, to siły te składają się pod kątem trochę większym od prostego; a jeśli pomimo to ziarno przeważnie nie leci po linji prostej, lecz opisuje pewien łuk, łatwy do zaobserwowania gołem okiem, to wynika to stąd, że prąd wiatru niema siły stałej w tej przestrzeni, gdzie spada ziarno i że w wielu razach możemy nawet powiedzieć, że ziarno otrzymuje jedynie pewien impuls ze strony wiatru w tym momencie, kiedy wychodzi z kosza, poczem musi posuwać się już zupełnie tak samo, jak kamień, wyrzucony poziomo z procy, gdyż oddziaływuje nań stała siła pionowa ciężkości oraz wciąż malejąca siła pozioma, pochodząca z impulsu pierwotnego.

Ale jeśli zamiast ziaren kulistych zaczniemy rozpatrywać ziarna podługowate, to zobaczymy zjawiska wręcz odmienne; siła ciężkości będzie i tuześrodkowywać się w środku ciężkości, ale działania wiatru nie będziemy mogli zawsze przykładać do tegoż samego punktu, gdyż zależeć to będzie od okoliczności a mianowicie od tego, na jaką powierzchnię boczną będzie oddziaływał wiatr. Jeśli np. zaczniemy rozpatrywać owies i wyjdziemy z założenia, że wypadł on z kosza pionowo a wskutek tego, że wiatr działa na jego największą powierzchnię boczną, to będziemy musieli dojść do wniosku, iż środek tych oporów bocznych leży w innym punkcie, aniżeli środek ciężkości, a wskutek tego ziarno będzie musiało pod naciskiem silnego prądu wiatru wykręcić się w ten sposób w kierunku wiatru, iż teraz wiatr zacznie oddziaływać tylko na powierzchnię „sztorcową"; ale ponieważ w tym wypadku działanie wiatru będzie mniejsze, więc też zupełnie prawdopodobne jest, że siła ciężaru weźmie górę nad siłą wiatru i ziarno znowu będzie musiało wykręcać się, nadstawiając coraz to większą powierzchnię boczną pod działanie wiatru.

A w rezultacie, jeśli przyjmiemy pod uwagę jeszcze zmienność siły wiatru, zależnie od tego, w którem miejscu będzie się znajdowało w danej chwili ziarno, to stwierdzimy, że trudno mówić o prawidłowem przewiewaniu ziarna w młynku i że o wiele bliżsi prawdy będziemy, jeśli powiemy, że ziarna podługowate wykonywują podczas opadania w młynku ruchy bliżej nieokreślone, wskutek czego o precyzyjnem segregowaniu ziaren nie może być mowy. Choć o młynku mówimy, że on nietyle czyści zboże, ile je gatunkuje, to jednak, chcąc być bliżej prawdy, powinniśmy przytem dodawać „gatunkuje tylko z grubsza".

Czy poza tym wnioskiem negatywnym można poczynić jakieś wnioski pozytywne, o segregującem działaniu wiatru?

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Stefan Biedrzycki
Prof. Szkoły Głównej Gosp. Wiejsk. w Warszawie.

(„Maszyny Rolnicze".)

Nowe kosiarki stawowe systemu Jacques & Collas

W walce z roślinnością stawową używane są najrozmaitsze sposoby usuwania tej często i masowo występującej plagi hodowców ryb.. W sprawie tej ukazał się w „Rolniku" z dnia 13 czerwca r. 1930, nr. 15, artykuł p. inż. Tadeusza Rozwadowskiego, opisujący rzeczowo i wyczerpująco sposoby wykaszania roślinności stawowej.

W artykule tym inż. Tadeusz Rozwadowski poświęca sporo miejsca francuskiej kosiarce stawowej „Jacques-Collas"; w ostatnim czasie fabryka wprowadziła do niej cały szereg udoskonaleń i zmian, z których najważniejszą jest wprowadzenie kosy pionowej. W ten sposób wytworzył się nowy system kosiarki stawowej „Jacques-Collas".

„Małopolskie Towarzystwo Rolnicze, oceniając należycie doniosłość sprawy, poleciło mi zbadanie kosiarek tego systemu w zarządach, które w swych gospodarstwach rybnych typ ten wprowadziły.

Po porozumieniu się z zarządami gospodarstw rybnych u pp. Rudzińskiego w Osieku koło Oświęcimia i Dreczkowskiego w Kórniku, koło Poznania, udałem się tamże, gdzie z całą gotowością uruchomiono dla mnie aparat koszenia i w najdrobniejszych szczegółach udzielano mi dokładnych informacyj.

Za uprzejmość tę składam zaraz na wstępie najgorętsze podziękowanie.

W Osieku u pp. Rudzińskich pracuje kosiarka nowego systemu Jacques-Collas na łodzi drewnianej o sile 5 KP. Łódź długości około 6 m., szerokości 1.85 m., głębokości 40 cm., przyczem głębokość zanurzania dochodzi do 20 cm. Waga kosiarki z łodzią i motorem 1000 kg. Siłę pracy i siłę popędu daje łodzi motor 5-konny, którego dużą zaletą jest to, że w miarę potrzeby automatycznie reguluje dopływ mieszanki (benzyna + powietrze). Motor ten chłodzony jest wodą i zużywa (według oświadczenia szofera) około 5 kg. benzyny w ciągu 6 i pół godzin. Zużycie smarów bardzo małe.

Kosiarkę porusza bęben ze skrzydłami łopatowemi, umieszczony ztyłu łodzi. Bęben ten poruszany jest zapomocą łańcucha. Cały aparat koszący składa się z 2 kos, poziomej i pionowej, zmontowanych na żelaznem łożysku (w ten sposób, że wraz z tem łożyskiem można je podnosić ponad wodę). Kosa pozioma, o długości 2 m. ma za zadanie koszenie, zaś kosa pionowa o długości 1.30 m. jest kosą pomocniczą, której zadanie ogranicza się do przecinania zwałów, tworzących się z wykaszanej roślinności stawowej. Kosiarki innego systemu, nie posiadające tej kosy pionowej, były zatrzymywane przez roślinność skoszoną, co utrudniało znacznie koszenie. Kosa pionowa jest nowością konstrukcji w systemie Jacques-Collas, wpływa ona na szybsze i lepsze wykonanie pracy. Obie kosy poruszane są motorem zapomocą mimośrodu (excentra) i systemu dźwigni. Mechanizm jest bardzo prosty, jedyne braki wykazuje kwestja regulowania głębokości koszenia, która jest o tyle skomplikowana, że trzeba wyciągać kosy z wody, następnie rozkręcać śruby i mutry, w ten sposób opuszczać lub podnosić całe łożysko, do którego przytwierdzone są kosy, oraz skracać lub zdłużać dźwignie, na co traci się dość dużo czasu. Samo koszenie odbywa się bardzo dobrze. Motor jest dostatecznie silny i nie odczuwa się żadnego zwalniania nawet przy wjeżdżaniu w bardziej gęste zarośla stawowe. Szerokość pasa wykaszania wynosi 2 m., przyczem głębokość koszenia można dowolnie regulować od 30 do 130 cm.

Według zebranych danych na miejscu, kosiarka sytemu Jacques-Collas potrzebuje 2 ludzi do obsługi i kosi około ćwierć ha na godzinę. Cena takiej kosiarki wraz z transportem i cłem (cło ulgowe) wynosi 5.330 zł. — Przy dokonanych na miejscu próbach koszenia kosiarka ta kosiła bardzo dobrze i sprawnie tak rzadszą, jak i gęstszą roślinność stawową.

Jeszcze jedną rzecz możnaby w niej zmienić, a to dodać do chłodnicy małą pompkę automatyczną, którąby mogła w czasie pracy zmieniać w chłodnicy wodę, a tem samem zmniejszyć znacznie stopień zagrzewania motoru.

Z Osieka udałem się przez Katowice — Poznań do p. Dreczkowskiego w Kórniku dla zobaczenia przy pracy kosiarki tego samego systemu, jednak umieszczonej na łodzi żelaznej i o silniejszym, bo 8-konnym motorze, pracującej na jeziorze Niedzięgiel. Długość łodzi 6 m., szerokość 1.80 m., głębokość 45 cm., przyczem głębokość zanurzenia 30 cm., zaś waga całej kosiarki 1200 kg.

P. Dreczkowski zwracał uwagę na to, że według jego zdania, wymiary łodzi są za małe i że łódź ta — szczególnie przy użyciu jej na jeziorach — powinna być dłuższa i szersza, przez co uzyskałoby się mniejszą głębokość zanurzania.

Razem z p. Dreczkowskim udaliśmy się autem do jeziora Niedzięgiel, położonego o 100 km. od Kórnika na północny wschód, gdzie dokładnie obejrzałem kosiarkę, której konstrukcja jest ta sama co poprzedniej, z tą jednak różnicą, że ma ona 3 komplety kos do zmiany o rozmaitych wymiarach.

Komplet I: kosa pozioma 2 m., kosa pionowa 75 cm.; komplet II: kosa pozioma 3 m., pionowa 150 cm.; komplet III: kosa pozioma 3 m., pionowa 200 cm.

Przy odpowiednich zmianach kompletu można kosić od 30 cm. do głębokości 2 m., co jest aż nadto wystarczającą głębokością. Kosiarka ta na godzinę wycina pas szeroki na 3 m. o długości od 3000—4000 m., t. j. mniejwięcej około 1 ha., na co zużywa ca. 1 litr benzyny, przy bardzo małem zużyciu smarów. Kosiarka wymaga do obsługi dwóch ludzi.

Szczególnie w tej kosiarce daje się odczuć trudność regulowania głębokości, gdyż ciężar kos wraz z łożyskiem przy II i III komplecie jest tak duży, że dwóch ludzi z trudem daje sobie radę z podnoszeniem i opuszczaniem kos.

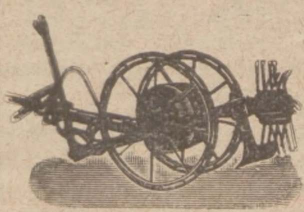
Koszt tej kosiarki loco miejsce wraz z transportem i cłem wynosi 8.300 zł. (Według JWP. Dreczkowskiego Urząd Celny pobrał tytułem cła o 600 zł. za dużo, obliczając cło za motor w pełnej stawce. W tej sprawie wniósł właściciel reklamację, która — jak sądzi — będzie uwzględniona, co obniży cenę kosiarki na zł. 7.700).

Przy dokonanem próbnem koszeniu kosiarka pracowała dobrze i sprawnie, a z pracy jej obaj właściciele są zadowoleni.

Na zakończenie muszę dodać, że jedna mała fabryczka w Poznańskiem chce wprowadzić cały szereg ulepszeń oraz usunąć wszelkie wady, jakie mogą ukazać się w praktyce przy bliższem poznaniu kosiarki. Firma ta ma nadzieję, że zdoła dostarczyć w ten sposób ulepszone kosiarki stawowe po niższej cenie, całkowicie u siebie wykonane, za wyjątkiem motorów, któreby musiała sprowadzić z Francji.

Dla przenoszenia kosiarek z miejsca na miejsce, fabryka we Francji wyrabia specjalne wózki, które są

Najkorzystniejsze źródło zakupu dla odsprzedających



Wyrabiamy masowo jako specjalność:

kopaczki „Gwiazda B"

do kopania ziemniaków bezsprzecznie najpraktyczniejsze z wszelkich istniejących kopaczek



sieczkarnie bębnowe

4 i 3 kosowe, w 7 rozm. wielkościach

młocarnie cepowe „Ideał"

na łożach kulkowych z hamulcem bębnowym, nadające się znakomicie dla średnich i mniejszych gospodarstw.

Prosimy zażądać ofert



BRACIA MALAK

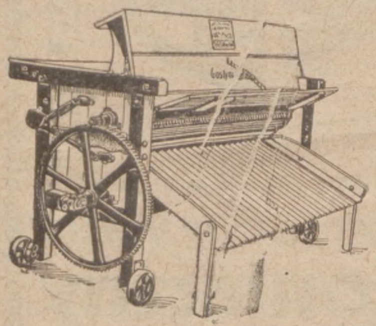
Fabryka maszyn i odlewnia żelaza

ŻNIN (Wlkp.)

Telegraf.: Bramała Telefon nr. 30.

9058

Najkorzystniejsze źródło zakupu dla odsprzedających



Młocarnie szerokomłotne
Wialnie kombinowane
Sieczkarnie bębnowe
Maneże pałąkowe
oraz wszelkie
narzędzia rolnicze

poleca

Gostyńska Fabryka Maszyn, St. Grześkowiak

Gostyń Wlkp. Telefon 108. 9079



„IDEAŁ"

nóż do krajania słomy na ściółkę

tani — praktyczny — trwały

Jedyni producenci 3641

Centrala Pługów Parowych T. z o. p. Fabryka Maszyn

Poznań, św. Wawrzyńca 36. Telefon 6117 i 6950



PALENISKA

do lokomobil i lokomotyw płużnych

ściany gardzielowe, ściany sitowe

oraz wszelkie prace

kotlarskie

wykonuje

Centrala Pługów Parowych T. z o. p.

FABRYKA MASZYN i KOTLARNIA

Poznań

św. Wawrzyńca 36

Telef.: 6117, 6950 Adr. telegr.: Centropług

7127

bardzo mało skomplikowane, a których cena wraz z cłem i transportem jest tak duża, że nie opłaca się ich sprowadzać wprost z fabryki, a lepiej wykonać w kraju pod własnym zarządem, tak jak to robią PP. Rudziński i Dreczkowski, przyczem wózki te kosztować będą o dwie trzecie mniej, aniżeli sprowadzone z zagranicy.

Przedstawicielstwo kosiarek stawowych systemu Jacques-Collas posiada na Polskę firma Braci W. i Z. Szantyr i Spółka, sp. z ogr. odp., Warszawa, Chmielna 27. („Rolnik") *Inż. Jan Gumowski.*

Dziesięciolecie fabryki „Unja" w Grudziądzu

Jak nam donoszą, dn. 24 bm. obchodzi uroczystość 10-ciolecia swej działalności w firmie „Unja", Zjedn. Fabr. Maszyn, S. A. w Grudziądzu naczelny dyrektor p. J. Czarliński. Z uroczystością tą łączy się również uroczystość 10-lecia istnienia firmy „Unja". Zaznaczamy przytem, że fabryka „Unja" otrzymała w ostatnich dniach z Belgradu 3 dyplomy uznania, 1 medal złoty i 2 medale srebrne, przyznane jej przez Serbsko Królewskie Towarzystwo Rolnicze w Belgradzie na wystawie w czasie od 21.—31. 10. 1929 r. za całokształt swej produkcji, a w szczególności za wzorową wytwórczość w dziedzinie pługów i kultywatorów.

Maszyny rolnicze fabryki „Kraj"

W całej Europie od zachodu Francji do wschodu Niemiec, dbający o powiększenie swych dochodów właściciele gospodarstw rolnych przeszli wyłącznie do stosowania młocarń szerokomłotnych, co najlepiej przemawia na korzyść ich ustalonych w praktyce zalet, dzięki czemu młocarnie szerokomłotne stały się dla kupców branży towarem łatwego i dobrego zbytu. *Fabryka Maszyn i Narzędzi Rolniczych „Kraj"*, dawniej *Alferd Vaedtke w Kutnie*, S. A., w oparciu o przeszło 20-letnią praktykę i doświadczenie, w produkcji seryjnej wytwarza młocarnie szerokomłotne popularnej wśród rolnictwa marki *„Kutnowianka"* do ruchu manężowego i typu PSM do ruchu motorowego, ostatnie z elewatorem i podsiewaczem. Wszystkie typy tych maszyn wyposażone są w łożyska kulkowe, co zapewnia im dobry, spokojny i lekki bieg, przy znacznem zaoszczędzeniu siły pociągowej. „Kutnowianka" zaopatrzoną jest w patentowany przyrząd do regulowania klepiska młocarni, dzięki czemu maszyna wymłaca czysto i z precyzyjną dokładnością wszelkie gatunki zboża oraz groch, koniczynę, rzepak, len itp.

Przeszło 15 000 „Kutnowianek" pracuje w całej Polsce ku zupełnemu zadowoleniu rolników, o czem świadczą tysiączne podziękowania tych, którzy maszyną tą się posługują.

Fabryka „Kraj", która specjalizuje się w produkcji młocarń, buduje poza tem: nowe udoskonalone młocarnie sztyftowe „Krakus" na 4 kółkach ze skrętem i dyszlem, typu MR 18 do napędu manężem 2-konnym oraz typu MR 22 do 3-konnego manężu, lub 3-konnego motoru; dalej młocarnie sztyftowe czterotrybowe L 2 ręczno-konne, z bębnem zamkniętym lub otwartym; wreszcie młocarnie cepowo-trybowe, z kulkowemi panewkami o szerokości bębna 18 i 24 cali, do zapędu ręcznego.

Następną specjalnością fabryki „Kraj" są maneże, które buduje w następujących typach: jednokonny PR „Orzeł", ochronne z wewnętrznem zazębieniem kół zębatych, ochronne systemu amerykańskiego o 36 obrotach, dzwonowe dwukonne, czołowe do uruchomienia małych młocarń i sieczkarń, pałąkowe BR i Z na 2 i 4 konie, oraz maneże „Dorpad", „Didona", „Litwin" i „Litwa", 2, 3, 4 i 6-konne.

Z dalszej czołowej produkcji wymienić jeszcze wypada sieczkarnie badeńskie 2 typów oraz całożelazne sieczkarnie typu angielskiego i ostatecznie jako niezbędną w każdej wsi maszynę Międlicę do obróbki lnu i konopi.

Ponieważ produkcja wszystkich wymienionych maszyn opartą jest o fabrykację seryjną, przeto poza wysokiemi zaletami konstrukcyjnemi odznaczają się one konkurencyjnemi i przystępnemi cenami.

Interesowanym wysyła firma „Kraj" na życzenie ilustrowane cenniki. —*p*—

DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY i CERAMICZNY

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji materjałów budowlanych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

„Powszechny Zakład Budownictwa Mieszkaniowego"

Memorjał Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w sprawie wzmożenia ruchu budowlanego.

Izba Handlowo - Przemysłowa w Warszawie przedstawiła rządowi projekt ustawy o popieraniu budownictwa mieszkaniowego, który był przedmiotem całorocznych prac przygotowawczych i oparty jest na następujących zasadach:

Celem popierania prywatnego ruchu budownictwa mieszkaniowego w miastach i ośrodkach przemysłowych, miałaby być utworzona specjalna autonomiczna instytucja p. n. „Powszechny Zakład Budownictwa Mieszkaniowego", którego działalność głównie polegałaby na udzielaniu kredytów budowlanych i współdziałaniu w organizowaniu budownictwa mieszkaniowego. Działalność swą w zakresie popierania budownictwa w poszczególnych miastach zakład wykonywałby za pośrednictwem komitetów lokalnych, złożonych z delegatów Izb Przemysłowo-Handlowych i delegatów odnośnych gmin. Czynności w kierunku techniczno-finansowym byłyby wykonywane przez zakład za pośrednictwem instytucyj kredytowych, a przedewszystkiem Banku Gospodarstwa Krajowego. Fundusze na cele związane z działalnością zakładu składają się według projektu przedewszystkiem z wpływów podatku domowo-czynszowego. Pożyczki długoterminowe byłyby udzielane przez zakład w postaci listów zastawnych oraz w postaci kredytów, zabezpieczonych hipotecznie na drugiem miejscu zabudowanych nieruchomości. Projekt zawiera postanowienie, że wysokość pożyczek udzielonych przez zakład nie może ogółem przekraczać z reguły 80 proc. wartości kosztów budowy z odliczeniem wartości placu.

Zakład mógłby emitować listy zastawne, a także własne obligacje gwarantowane przez Skarb Państwa. Projekt przewiduje w szczególności nadzór państwa nad operacjami finansowemi zakładu tak, aby nie mogły one stać w sprzeczności z ogólną polityką finansowo-kredytową państwa.

Głównem źródłem dochodu zakładu, któreby stanowiły kapitał przeznaczony na udzielanie kredytów, jak również tworzyły środki niezbędne na pokrycie różnicy między oprocentowaniem pobieranem przez zakład od swych dłużników, a odsetkami, płaconemi wierzycielom zakładu, byłby, jak to już wyżej zaznaczono, podatek domowo-czynszowy. Opłacaliby go właściciele domów, względnie ich użytkownicy, uzyskując niezbędne środki z przewidzianej w projekcie podwyżki komornego. W tym kierunku projekt stanowi, że stawki komornego, ustalone w ustawie o ochronie lokatorów, poczynają z dniem 1 stycznia 1931 r. wzrastać w stosunku 3 proc. kwartalnie, a to aż do czasu dopóki komorne nie osięgnie 172 proc. podstawowego komornego w rozumieniu ustawy o ochronie lokatorów. Podatek domowo-czynszowy pobierany ma być w wysokości odpowiadającej 80 proc. tej podwyżki.

Projekt wychodzi z założenia, że obecnie, gdy w stosunku do cen przedwojennych wszystkie prawie artykuły znacznie przekroczyły równię złota, utrzymywanie komornego w dotychczasowej wysokości, tj. w wysokości, odpowiadającej 0.67 komornego przedwojennego nie może być uważane za uzasadnione. Stwarza to bowiem przywilej dla osób, które w ten, czy inny sposób uzyskały mieszkanie w domach podlegających ochronie lokatorów — utrudnia zaś rozwój budownictwa, uniemożliwiając szerokim masom zaspokojenie elementarnych potrzeb mieszkaniowych.

Z drugiej strony nie można nie zauważyć, że pożyczki, obciążające przed wojną nieruchomości w bardzo znacznej części ich wartości zostały spłacone w olbrzymiej większości wypadków w relacji, stanowiącej jedynie drobny ułamek pierwotnej wysokości pożyczki.

Niesporne wydaje się dziś, że stworzenie poważniejszego ruchu budowlanego bez uruchomienia pomocy kredytowej na szczególnie ulgowych warunkach byłoby niemożliwe. Nieodzowne jest również dla obudzenia ruchu budowlanego ustalenie takiej polityki, któraby umożliwiła stopniowe zrównanie wysokości czynszu w domach nowowybudowanych i domach podlegających ochronie lokatorów.

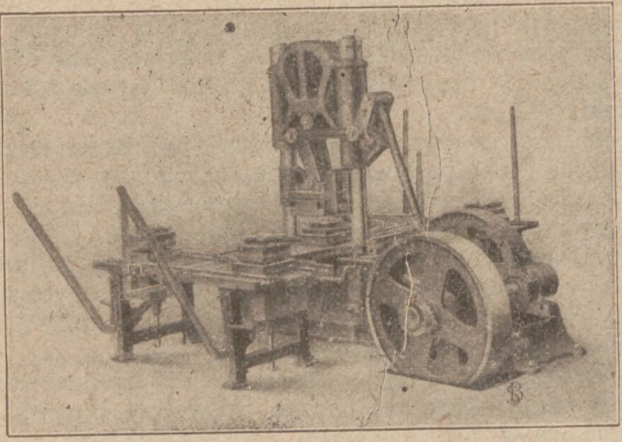
Związek Izb zdaje sobie sprawę, że proponowane środki mają charakter bardzo radykalny i wprowadzenie ich w życie nie może obyć się bez poważniejszych trudności. Związek całkowicie stoi na stanowisku, że najbardziej właściwe jest oparcie każdej działalności gospodarczej o inicjatywę prywatną. Jednak w tym stanie rzeczy, jaki wytworzył się u nas na tle przepisów ochrony lokatorów oraz postanowień ustaw waloryzacyjnych w sprawie spłat pożyczek, obciążających nieruchomości miejskie, Związek uznał, że rozwiązanie przyjęte w projektowanej ustawie byłoby najbardziej właściwe.

Produkcja sztucznego kamienia

(Wyroby z piaskowca).

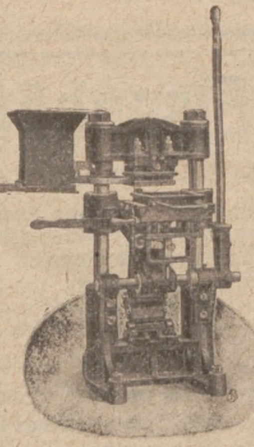
Dziedzina produkcji kamienia sztucznego jest bardzo interesująca pod względem współcześnie stosowanych metod i sposobów pracy. Ponieważ jednak obejmuje ona liczne działy wytwórstwa, przeto w ramach krótkiego artykułu, niemożliwem byłoby zapoznać czytelników z wszelkiemi szczegółami i dlatego poświęcimy poniżej kilka uwag niektórym tylko, bodaj najważniejszym fabrykatom tej gałęzi przemysłowej.

Rozpoczniemy od mozaikowych płyt cementowych, fabrykowanych jako namiastek wypalanych i różnobarwnie polerowanych płyt majolikowych. Mozaikowe płyty cementowe wytwarza się zapomocą pras ręcznych lub mechanicznych. Przez szablony odpowiadające wzorom płyt nakłada, względnie nasypuje się we formie właściwej warstwę zabarwionego różnemi kolorami cementu. Gotowy szablon formy wędruje następnie w prasę, gdzie formę dopełnia się zwykłą mieszaniną zaprawy, która stanowi podkładkę dla przedniej wzorzystej masy. Tak przygotowaną formę tłoczy się w prasie czyli wytłaczarce a wypychane przez maszynę gotowe płyty pozostawia się na specjalnych półkach przez 24 godzin, by następnie poddać je kąpieli wodnej, kończącej proces produkcji. Po kąpieli układa się płyty w regałach i pozostawia aż do zupełnego stwardnienia.



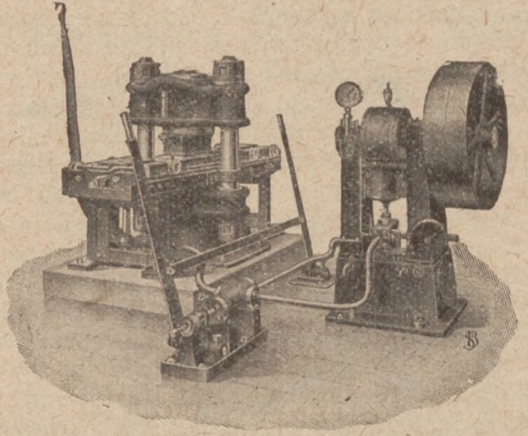
Prasa z dwuramienną dźwignią na zapęd mechaniczny do masowej produkcji płyt cementowych.

Z powodu wysokich cen kamienia granitowego i bazaltowego, znajdują przy budowie ulic szerokie zastosowanie płyty chodnikowe, wytwarzane z mieszaniny składającej się z piasku, żwiru i cementu, przyczem warstwa nawierzchni składa się częstokroć z łamanego kamienia różnych gatunków.



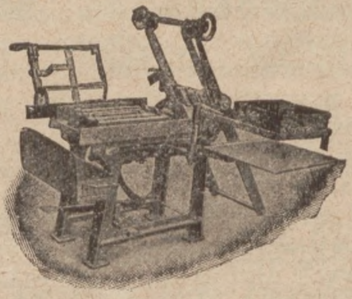
Najmniejsza ręczna prasa z dwuramienną dźwignią do wyrobu płyt cementowych.

W uzależnieniu od rodzaju warstwy nawierzchniej, ustalone są nazwy gatunków danych płyt chodnikowych. I tak mamy płyty chodnikowe granitoidowe o warstwie nawierzchniej z łamanego granitu, dalej płyty bazaltynowe z nawierzchnią warstwą łamanego bazaltu itd. Płyty te, wymagające w produkcji silniejszego ciśnienia, fabrykuje się zazwyczaj prasami hydraulicznemi. Podobnie jak przy płytach mozaikowych, lecz w miejsce warstwy zabarwionego cementu, przychodzi tu przy płytach chodnikowych warstwa wodotrwałej gęstej zaprawy złożonej z łamanego kamienia naturalnego i cementu. Na warstwę nawierzchniową aż do wypełnienia formy nakłada się warstwę gęstej zaprawy złożonej ze składników wyżej wskazanych, poczem forma przechodzi pod działanie prasy hydraulicznej. Po wysunięciu płyt z prasy, ustawia się je zaraz pionowo w suszarni a gdy zupełnie stężeją i staną się twarde, nawierzchnię wygładza się z grubszych nierówności zapomocą krążka ściernego.



Prasa hydrauliczna z pompą i rozrusznikiem dwustronnie zapuszczalnym.

Z dalszych fabrykatów z kamienia sztucznego wymienić należy dachówki cementowe, które dla prostej i dobrze kalkulującej się produkcji oraz dla wysokich zalet, szerokie w budownictwie znalazły zastosowanie. Dachówka cementowa jest produktem składającym się z mieszaniny piasku i cementu i wytwarza się ją na specjalnej ręcznej maszynie dachówkarskiej.



Specjalna maszyna do ręcznego wyrobu dachówek.

Dachówkę cementową po uformowaniu w maszynie, zabarwia się kolorowanym cementem w najróżniejszych odcieniach barw i poza innemi zaletami, ta właśnie różnorodność przysparza im coraz więcej zwolenników i stała się współczynnikiem, że dziś dachówka cementowa dla swej wartości jakościowej zalicza się do poszukiwanych i przednich materjałów budowlanych. Dachówki cementowe, podobnie jak zwykłe gliniane dachówki wypalane odpowiadają wszelkim wymogom zarówno pod względem wodoszczelności, trwałości i odporności na wpływy atmosferyczne.

(Dokończenie nastąpi.)

WIADOMOŚCI DROBNE

PRZEMYSŁ ŻELAZNY I CEMENTOWY WOBEC BUDOWNICTWA.

Ostatnio odbyła się konferencja przedstawicieli przemysłu hut żelaznych i cementowego w sprawie wywołania wspólnej akcji w budownictwie. W tym celu Syndykat Hut Żelaznych doszedł do porozumienia z przemysłem cementowym, a owocem tego porozumienia są następujące uchwały: 1) Powoła się do życia spółkę „Fundament". 2) Przystąpi się do opracowania skalkulowania i ustalenia typów domów z zastosowaniem żelaza i cementu, i w tym celu powołuje się do życia specjalne biuro propagandy. Wspomniana spółka nie będzie sama budowała, lecz zamierza wciągnąć do współpracy firmy budowlane ,które będą roboty wykonywały.

ZMIANA KIERUNKU EKSPORTU DRZEWA Z POLSKI.

Sfery przemysłowców drzewnych, wobec prawdopodobnego nieodnowienia prowizorjum drzewnego z Niemcami, które kończy się w październiku rb. zamierzają skierować eksport drewna na północne rynki oraz na rynki zamorskie przez porty polskie.

Sprawę tę omawiać będzie najbliższe posiedzenie naczelnej rady drzewnej, które odbędzie się prawdopodobnie dnia 18 bm. — Termin posiedzenia nie jest oznaczony ściśle wobec nieustalenia dnia powrotu do Warszawy prezesa tej organizacji p. Ostrowskiego. Na posiedzeniu tem rozpatrzona zostanie również odpowiedź naczelnej rady drzewnej na kwestjonarjusz, rozesłany swego czasu przez Ministerstwo Rolnictwa, dotyczący zebrania materjału na konferencję drzewną, która odbędzie się w Ministerstwie Rolnictwa w połowie września r. b.

Postulaty przemysłowców drzewnych, odnoszące się do ekspansji na rynki północne i zamorskie zostaną przedłożone miarodajnym czynnikom rządowym z prośbą o poparcie.

(Iskra).

PRZED KONFERENCJĄ DRZEWNĄ.

W chwili obecnej prowincjonalne organizacje drzewne, należące do składu Rady Naczelnej Związków Drzewnych, opracowują odpowiedź na rozesłaną im przez Ministerstwo Rolnictwa ankietę, mającą posłużyć za materjał do konferencji w sprawach drzewnych, która odbędzie się w Ministerstwie Rolnictwa w połowie przyszłego miesiąca. W dn. 23 bm. odbędzie się w Radzie Naczelnej konferencja delegatów, która rozpatrzy wszystkie odpowiedzi nadesłane przez organizacje związkowe.

ZNIŻKI FRACHTOWE DLA DRZEWA W NIEMCZECH.

Z ważnością od dnia 1 lipca 1930 wprowadzono przy frachtach na drzewo tarte transportowane koleją z Prus Wschodnich do Rzeszy, znaczną ulgę frachtową. Ulga ta jest stosowaną zapomocą zwrotu części zapłaconego frachtu. Wynosi ona RM. 8,— od 1 tony i jest pokrywana z funduszu „Osthilfe". Powyższy zwrot frachtu udzielany będzie do dnia 31 marca 1931. Przewidziane jest udzielanie zwrotu frachtów w ogólnej ilości 150.000 ton. Sfery miarodajne spodziewają się przyjść z wielką pomocą przemysłowi drzewnemu w Prusach Wschodnich.

CZESKOSŁOWACKA KONWENCJA DRZEWNA ROZPADŁA SIĘ.

Konwencja hurtowników drzewnych, zawarta w początku lipca r. b., rozpadła się po dwutygodniowem istnieniu. Powodem likwidacji była polityka cen drobnych kupców drzewnych. Sfery fachowe spodziewają się, że wskutek rozpadnięcia się konwencji nastąpi silny spadek cen drzewa, który przed powstaniem konwencji przybrał już bardzo poważne rozmiary.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Warszawa, 16. 8. Ceny importowanych marmurów za metr kwadr. wynoszą: włoski marmur biały zł. 54, francuski czarny zł 100, belgijski kolorowy 1.70—1.15, żółty 1.65. Ceny importowanych marmurów zagranicznych od dłuższego czasu pozostają bez zmian. Opłaty celne wynoszą: za marmur włoski zł 1.60 od 100 kg., francuski i belgijski 9.10 zł od 100 kg. Marmuru białego, używanego do elektryczności, w kraju nie posiadamy, wskutek czego zmuszeni jesteśmy sprowadzać go z zagranicy, przeważnie z Włoch. Zapotrzebowanie naogół w r. b. znacznie zmniejszyło się w porównaniu z ub. latami. Ze względu na mało ożywiony ruch budowlany. Z tych względów zmniejszyły się również zapotrzebowania na marmur biały do elektryczności. Większe zapotrzebowania są na wyroby artystyczne, biurkowe (kałamarze, przyciski itp.). Do wyrobów tych jednak zużywa się mało marmuru. Zapotrzebowania marmuru na nagrobki w r. b. są stosunkowo niewielkie. W ostatnich czasach więcej marmuru idzie na tablice, zastępowane doniedawna przeważnie szyfrowemi.

Warszawa, 16. 8. Notowania syndykackie (Zjednocz. Wytwórców Dren i Dachówek) za 1000 sztuk loco wagon fabryka w zł: palone dachówki karpiowa I kl. 155, II kl. 120, żłobkowana I kl. 230, II kl. 180, marsylijska 300, rzymska —, holenderska 300. Cegła kongresowa loco plac budowy: z gliny palonej ręczna lub maszynowa 85—90, pustakowa normalnych wymiarów 95—100, cegły iłowe do murów wewnętrznych normalnych wymiarów 70—75. Dreny równe za 1000 szt. loco plac wytwórnia lub wagon st. wysyłająca w zł: bez rabatów lub bonifikat, podług wymiarów: 1½" — 70, 2" — 95, 3" — 175, 4" — 280, 5" — 500, 6" — 680, 7" — 1.000, 7½" 1.250, 8" — 1.500, 9" — 1.900, 10" — 2.700.

Poznań, 16. 8. Fabryka Wyrobów Ceramicznych Krotoszyn — Przysieka, Sp. Akc., notuje za 1000 szt. loco wagon cegielnia z opakowaiem: cegłę 65—85 zł, tonówkę I kl. 70—85, licówkę 90—110, dachówkę 124—150, klinkiery czarne 350, budowlane 175. Sączki według ustalonych cen przez nowoutworzony Syndykat Wytwórców Dren i Dachówek z siedzibą w Warszawie są notowane, jak następuje: 1½ cala — 70, 2 c. — 95, 3 c. — 175, 4 c. — 280, 5 c. — 500, 6 c. — 680, 7 c. — 1000, 8 c. — 1500. Cena rozumie się za 1000 sztuk loco wagon fabryka.

Kraków, 16. 8. Notowania cegły „Zjednoczonych Zakładów Ceramicznych w Krakowie" w złotych za 1000 sztuk loco budowa. Cegła maszynowa 78—85, cegła ręczna przeciętnie 74—70, cegła pusta przeciętnie 95—105.

Lublin, 16. 8. W cegielniach produkcja rozpoczęła się dopiero w czerwcu, czyli z dwumiesięcznem opóźnieniem. Ze względu na słaby ruch budowlany przewiduje się wykorzystanie zaledwie 25 proc. możliwości produkcyjnej. Ceny cegły spadły i wahają się w granicach od 65—70 zł za 1000 sztuk loco cegielnia.

METALE I WYROBY METALOWE.

Katowice, 16. 8. Surówka odlewnicza nr. 1 „Huty Pokoju" oraz Górnośląskich Zjednocz. Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja: Towarzystwo dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Al. Jerozolimskie 11, cena za tonę 220 zł loco stacja wysyłająca.

Katowice, 16. 8. Cena za 1 kg. loco odlewnia Katowice: miedź pręty zł 2.90, tuleje i inne odlewy 3, mosiądz kujny pręty 3.60, tuleje i inne odlewy 3.90, bronz fosforowy pręty 3.20, tuleje i inne odlewy 3.30, bronz fosforowy d-ra Kinzela pręty 4.20, tuleje i inne odlewy 4.30, bronz specjalny pręty 3, tuleje i inne odlewy 3.10, bronz niklofosforowy 5.10, bronz manganowy kuty 8.80, bronz manganowy kujny wytrzym. 50 kg. $mm.^2$ 4.60, bronz stalowy kujny 5.70, bronz aluminjowy A wytrzym. 70 kg. $mm.^2$ 10.10, B. wytrzymały 60 kilogramów $mm.^2$-8.80, bronz djamentowy wytrzym. 9 kg. $mm.^2$ — 16, miedź elektrolityczna kuta w sztabach grubości ponad 20 mm. frs. szwajc. 3.20, od 15 do 19 mm. — 3.70, od 14 mm. — 4.60. Zatrudnienie w dalszym ciągu słabe w porównaniu z analogicznym okresem r. ub. W dziale armatur i innych odlewów metalowych zapotrzebowanie minimalne w związku z bardzo słabym ruchem budowlanym, a także dział odlewów żelaznych wykazuje tylko skąpe zamówienia.

Katowice, 16. 8. Ceny blachy cynkowej za 1000 kg. franco st. Chebzie na Górnym Śląsku. Blacha cynkowa przy odbiorze 30 ton Ł 25 od 5—30 ton 25.10, do 5 ton dla kupców 26.10 Ł, dla konsumentów i kupców detal. 27.10 Ł. Pomimo niezbyt ożywiony ruch budowlany osiągnięto w miesiącu lipcu rekordowy poziom zbytu blachy cynkowej, gdyż hurtownicy i kupcy wstrzymywali się przez dłuższy czas z zakupami na skład, które skutkiem tego w ostatnim miesiącu były już wyczerpane. Ceny bez zmiany.

Londyn, 16. 8. Miedź standard per kasa 47¼—$47\frac{3}{8}$, na 3 miesiące 47¼—$47\frac{3}{8}$, elektrolit 50½—51½, best selected 50—51¼, elektrowirebars 51½, cyna standard per kasa $134\frac{1}{8}$—134¼, banka 138¼, Straits 135¾, ołów zagraniczny dostawa natychmiastowa $18\frac{3}{16}$, terminowa $18\frac{1}{8}$, Settl 18¼, cynk zwykły, dostawa natychmiastowa $15\frac{7}{8}$, terminowa $16\frac{5}{16}$, Settl $15\frac{7}{8}$.

Angielski rynek blachy białej. 16. 8. Ceny za podstawową skrzynkę fob. wynoszą sh. 18, ceny krajowe franco wagon huta. Blacha galwanizowana, tj. ocynkowana Ł 11.17.6 — 12 fob. za grubość nr. 24. Tendencja spokojna. Ceny bez zmiany.

NOTOWANIA CEN NA ARTYKUŁY TECHNICZNE.

Hurtownia pasów transm., szczeliw, węży, narzędzi,
„ZENIT", Kraków, Szpitalna 7, telefon 142-31 i 127-21.

		Zł
1.	Płyty uszczeln. na wys. ciśn. or. „The plate Rowanit"	5.80 1 kg.
2.	Rzemyki do szycia pasów	10.80 1 kg.
3.	Rzemyki do szycia chromowe	14.30 1 kg.
4.	Proszek karborundowy	3.20 1 kg.
5.	Pakunki konopne, graf.	3.20 1 kg.
6.	Kompozycja 83 proc. gwar.	7.40 1 kg.
7.	Pasy „Balatoid" n.p. 150 m/m. sz. × 5 przekł.	18.— 1 m.
8.	Bawełna do czyszczenia maszyn kolor. zagr.	1.28 1 kg.
9	Gwintowniki, rozwiertarki 35 proc. rab., inne art. na zapytanie.	

Odsprzedawcom rabaty!

DRZEWO.

Poznań, 16. 8. Ceny drzewa w złotych za 1 $m.^3$ loco wagon stacja załadowania w Poznańskiem: Kantówka w wymiarach handlowych 85—90, kantówka według listy 90—95, belki 110—115, łaty 105—110, szalówka krótka 50, długa 70, podłogówka surowa 105, heblowana i szpuntowana 130—135, deski stolarskie 26—35 mm. 130—145 zł, deski i bale 42—80 mm., 150—165 zł. Wszystko z materjału sosnowego.

Katowice, 16. 8. Ceny w hurcie za 1 $m.^3$ loco skład Katowice: belki 105—110, deski sosnowe grubości 33, 40 i 50 mm. 95, kantówki do 12 cm. 95—100, powyżej 12 cm. 105—110, szalówka 76—80, łaty 95—100, stolarka 160—200, podłogowe 145—150, dębina 250, bukowe 120; za 1 m. przestrz.: papierówka sosnowa 15, świerkowa 18—20, opałowe 16 ;za 1 $m.^2$: parkiety I gat. 15—16, II gat. 13. Zapotrzebowanie średnie.

Wilno, 16. 8. Na rynku drzewa notowano za 1 metr sześc. deski sosnowe czyste (stolarskie) 110—115 zł, półczyste (cieślarskie) I gat. 80—85, II gat. 55—60, łaty 100—110, kantówka do 20 cm. grubości 90—100, od 20 cm. grubości 105—115, bale 100—110, kloce 50—60. Deski stolarskie wszystkich grubości: dębowe 200—220, grabowe 300—330, jesionowe 200—220, klonowe 200—220, brzozowe 130—140, olszowe 120—130. Wobec słabego zapotrzebowania i znacznych zapasów, trwający od tygodnia strajk robotników we wszystkich tartakach wileńskich nie ma żadnego wpływu na kształtowanie się cen, które nawet uległy pewnej zniżce.

Poznań, 16. 8. Sytuacja w przemyśle i handlu drzewnym w dalszym ciągu pogorszyła się i to zarówno w odniesieniu do rynku krajowego, jak i eksportu. Tartaki, chcąc sprzedawać przetarty zimą i wiosną materjał, obniżają wbrew wszelkiej kalkulacji i z oczywistą dla siebie stratą ceny o dalsze 10, nawet 20 proc. Mimo to trudno znaleźć nabywców. Na eksport do Niemiec idą tylko deski i bale odziomkowe w najlepszem sortowaniu i nieco sosnowych boków bezsęcznych, jednakże również po cenach niższych o ok. 5 proc., niż w miesiącu ubiegłym.

ZŁOTY W DNIU 16 SIERPNIA 1930 ROKU.

Londyn 43.42; N. Jork 11.23; Zurych 57.75.

Przetargi • Submisje • Licytacje

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Publiczny przetarg ofertowy rozpisuje Urząd Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie na roboty budowlane wykończeniowe w Państwowym Instytucie Geologicznym w Warszawie.

Ślepe kosztorysy oraz warunki przetargu otrzymać można w biurze Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie przy ul. Długiej Nr. 50, II p., w godz. 9—12, za opłatą 10.— zł. Tamże przejrzeć można przepisy tymczasowe o oddawaniu państwowych dostaw i robót w zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych, projekt umowy oraz projekt fasady gmachu. Oferty w zapieczętowanych i zalakowanych kopertach z napisem: „Oferta na roboty budowlane wykończeniowe w Państwowym Instytucie Geologicznym w Warszawie" wraz z dowodem złożenia wadjum w wysokości 4 proc. sumy oferowanej, składać należy do dnia 28-go sierpnia r. b. do godz. 12 w południe w biurze Urzędu. Bezpośrednio potem nastąpi otwarcie ofert.

Dyrektor: (—) **T. Szanior.**

PRZETARG.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie ogłasza na dzień 25 sierpnia 1930 r. przetarg na dostawę:

1) jednorazową:

15.000 kg. pokostu lnianego naturaln.; 100 spluwaczek białych emaljowanych o średn. 300 mm. z napis. „Pluć tylko do spluwaczki"; 8 nożyc blacharsk., 12" prostych, 12 kos do trawy 9 ręczn.; 10 szczotek do ubrania; 20 szczotek do odlewów dużych z rączką; 48 kompl. narzynaków ślusarsk. po 3 szt. w kompl. o wym. 1-8", 3-16", 5-16" i 1-7"; 6 art. płyt uszczelniając. (Klingera) krajow. gr. 6 mm. wym. 1500×1500 mm.; 17600 kg. drutu stal. ocynk. o 0.4 mm. i 9300 kg. o 0.5 mm. obydwa o wytrzym. na rozerwanie 110 kg. na mm²; 6029 kg. nitów żel. kotl. różnych wym.; 130570 zatyczek żel. równ. wym.; 450 kg. plomb ołowian. 0,13 mm. i 5120 kg. 0,19 mm.; 680 kg. mosiądzu ciągnion. okrągł. różn. średn. w-g. wykazu;

2) roczną:

linoleum bronzow.: 400 mtr. kw. grub. 2 mm., 600 mtr. kw. grub. 3 mm., 6635 mtr. kw. grub. 3,6 mm. i linoleum czerwon.: 500 mtr. kw. grub. 3,6 mm.; 3000 rolek papieru higjen. gładk. wagi 100 gr. rolka; 4500 kg. tektury techn. twardej o gr. 1, 2, 3, 4 i 5 mm.

Oferując powyższe ilości, firma zechce wskazać dla materjałów pierwszej pozycji, czy w razie dalszych potrzeb Dyrekcji, zechce utrzymać ceny do końca roku bieżącego.

Oferty składać należy do dn. 25 sierpnia do godz. 15-ej do skrzynki znajdującej się w Wydziale Zasobów, aleje Jerozolimskie 1-3. Tam również są do obejrzenia wzory, wykazy i rysunki w godz. 10—12. Otwarcie ofert nastąpi w sali posiedzeń dnia następn. o godz. 9-ej. Szczegóły dotyczące składania ofert ogłoszone zostały w „Monitorze Polskim" Nr. 19 z dnia 24 stycznia 1930 r. Ogólne przepisy o dostawach i przetargach na P. K. P. są do nabycia w pokoju Nr. 10 za opłatą 1 zł., warunki techn. po 50 gr. za egzemplarz.

PRZETARG Z. U. P. U.

Zakład Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych w Warszawie niniejszem ogłasza przetarg na budowę domu dla pracowników fizycznych w Warszawie przy ulicy Krasińskiego i placu Cecory na Żoliborzu.

Kosztorys (przedmior) i ogólne warunki umowy można otrzymać w Warszawie — w biurze Zakładu U. P. U. przy ulicy Długiej Nr. 29 (pok. 36) w godzinach urzędowych 8—15. Tamże przeglądać można projekt gmachu oraz operat o badaniu gruntu.

Opłata za jeden egzemplarz kosztorysu i warunków ogólnych wynosi 40.— zł.

Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem „Oferta na budowę domu dla pracowników fizycznych w Warszawie" wraz z dowodem otrzymanym od Z. U. P. U. o złożeniu wadjum w wysokości 25.000 zł. w gotówce lub w papierach, mających zabezpieczenie prawne, stosownie do § 8 przepisów o powierzaniu robót przez Zakłady Ubezpieczeń Społecznych, należy składać w biurze Zakładu U. P. U. w Warszawie — Długa Nr. 29 (pokój 36) do dnia 25 sierpnia b. r. do godz 12.

Zaznacza się, że roboty surowe muszą być wykonane w bieżącym sezonie, a wykończone w pierwszej połowie sezonu 1931 roku, chociażby zaszła potrzeba prowadzenia robót na dwie ewent. trzy zmiany.

Oferty, nieodpowiadające powyższym warunkom, nie będą rozpatrywane.

Zakład U. P. U. zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferenta, wzgl. nieprzyjęcia podanej oferty.

Zakład U. P. U. w Warszawie.

Prezes Komisji Organizacyjnej: Dr. W. Adamczak.

Dyrektor: B. Siwik.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Intendenckiego i Taborowego w Warszawie zamierza oddać w drodze nieograniczonego przetargu publicznego dostawę około 1000 sztuk beczek żelaznych, o pojemności 200 litrów każda, z terminem dostawy do 15 grudnia 1930 roku.

Warunki wyrobu i opisy techniczne wspomnianych beczek będą do przejrzenia od dnia 20 sierpnia 1930 roku, pokój Nr. 106, w godzinach 12—14, gmach M. S. Wojskowych, ul. Nowowiejska Nr. 3-5.

Termin wnoszenia ofert upływa w dniu 8 września 1930 roku, w którym to dniu o godzinie 11 mieć będzie miejsce przetarg publiczny.

Przy ofercie obowiązują następujące przepisy i warunki:

1) przepisy o dostawach wojskowych;

2) warunki techniczne beczek żelaznych;

3) wadjum w wysokości 5 proc. wartości oferowanego objektu, złożone w sposób przewidziany rozp. Min. Skarbu L. D. O. P. 5284-III z 10. 9. 1927 r. (gotówka, państw. papiery wart., gwarancja bankowa, akceptowana przez Min. Skarbu już w chwili złożenia jej);

4) zaświadczenie inspektora pracy, że fabryka w chwili obecnej jest czynna.

Zastrzega się prawo swobodnej oceny i wyboru przedłożonych ofert.

Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Intendenckiego i Taborowego.

PRZETARG.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 26 sierpnia 1930 r. przetarg publiczny na sprzedaż na **rozbiórkę pawilonu** Ministerstwa Komunikacji wraz ze znajdującemi się nazewnątrz chodnikami drewnianemi i pomostami. Szczegóły przetargu ogłoszone w „Monitorze Polskim" Nr. 186 z dnia 13. 8. 1930 r.

Poznań, dnia 15 sierpnia 1930 r.

Dyrektor Kolei Państwowych.

PRZETARG PUBLICZNY.

W piątek, dnia 29 sierpnia 1930 r. o godz. 13-tej sprzedawane będą w Urzędzie Celnym w Lesznie w drodze publicznego przetargu poniżej wyszczególnione towary:

469 kg. części maszyn,

156 kg. wiertarka z napędem elektrycznym,

114 kg. papieru,

1 motocykl,

1 sikawka pożarowa z wężami,

158 kg. osnowy wełnianej do kobierców oraz różne ilości towarów innych gatunków.

Dokładne szczegóły licytacji podane zostaną do wiadomości przez ogłoszenie na tablicy urzędowej Urzędu Celnego w Lesznie od dnia 21 sierpnia br.

Giera, inspektor celny.

OGŁOSZENIE.

Okręgowy Urząd Ziemski w Grudziądzu ogłasza, że dnia 1 września 1930 r. o godz. 12-tej odbędzie się w maj. Bierzgłowo-Zamek, pow. toruńskiego, stacja kolejowa Bierzgłowo-Zamek (Województwo Pomorskie) sprzedaż drogą licytacji najwięcej dającemu:

4820 mtr. pojedyńczych szyn kolejki polnej szerokość podstawy 5 cm., rozmiaru: wysokość szyny 6,8 cm., szerokość główki 2.5 cm. Cena wywoławcza 1,75 zł za 1 mtr bieżący czyli 8.435 zł za całość. Szyny ułożone są na starych podkładach drewnianych przy drodze polnej. Rozbiórka szyn obowiązuje nabywcę. Szyny sprzedaje się loco Bierzgłowski-Zamek w całości lub częściowo za gotówkę. Przy licytacji należy wpłacić wadjum w wysokości 10% ceny wywoławczej.

Okręgowy Urząd Ziemski w Grudziądzu.

PRZETARG.

Państwowy Urząd Budownictwa Naziemnego w Grudziądzu, ul. Stara 1, ogłasza przetarg publiczny na:

1. **urządzenie natrysków** w sali gimnastycznej Seminarjum Nauczycielskiego w Grudziądzu, ul. Lipowa,
2. **prace murarskie** przy budynku ulica Klasztorna 2,
3. **prace dekarskie** przy budynku ul. Klasztorna 2,
4. **prace blacharskie** przy budynku ul. Klasztorna 2.

Blankiety ofertowe oddaje niżej podpisany Urząd za opłatą do: 1. — 2,— zł., do 2. — 0,50 zł., do 3. — 0,50 zł., do 4. — 0,50 zł.

Zamknięte i opieczętowane oferty należy złożyć do dnia 26 sierpnia 1930 r. do godz. 11 przed południem, w którym to czasie nastąpi otwarcie ofert.

Do oferty winien być dołączony kwit Kasy Skarbowej ze złożonego wadjum w wysokości 5 proc. sumy ofertowej.

Bliższych szczegółów udzieli podpisany Urząd w godzinach służbowych od 8—15-ej.

Grudziądz, dnia 12 sierpnia 1930 r.

Państwowy Urząd Budownictwa Naziemnego w Grudziądzu.

PRZETARG NA BUDOWĘ REMIZY W GDAŃSKU.

Budowa remizy z drzewa na składnicę o powierzchni 6500 mtr. kw. na Kępie w Porcie Gdańskim oddaną będzie w drodze publicznego przetargu. Warunki przetargu i wszelkie podkładki wyłożone są w biurze technicznem Wydziału Portowego w Gdańsku (Technisches Büro des Hafenausschusses) Neugarten 28/29 i przeglądać je można codziennie między godz. 8 a 12 przed południem lub też wysyła się je pocztą za poprzedniem przekazaniem franko i za opłaceniem kosztów przekazu kwoty 15 Guld. przez Główną Kasę Wydziału Portowego (Hafenausschuss-Hauptkasse) Gdańsk, Neugarten 28/29. Termin otwarcia przetargu, sobota 23 sierpnia 1930 o godz. 10 przed południem. Czasokres przybicia przetargu 3 tygodnie.

Gdańsk, 6 sierpnia 1930.

Wydział Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku. (Der Ausschuss für den Hafen und die Wasserwege von Danzig).

PRZETARG.

Magistrat m. Torunia ogłasza na dzień 25. 8. 1930 r. o godzinie 13 w południe przetarg na prace instalacyjne kanalizacji i wodociągów w budowie gmachu Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Toruniu.

Blankiety kosztorysowe oraz rysunki projektu wyłożono w Wydziale Techn. -Budowlanym Ratusz, II ptr., pokój 44, gdzie też należy składać oferty.

Magistrat Wydział VII.

PRZETARG OFERTOWY.

Wydział Powiatowy w Wąbrzeźnie ogłasza niniejszem publiczny przetarg na wykonanie **prac brukarskich** około 400 m^2 bruku i 6000 m^2 bruczku.

Oferty w zapieczętowanych kopertach z odpowiednim napisem należy składać w niżej podpisanym urzędzie do dnia 29 sierpnia br. godz. 10 przed południem, w którym to czasie nastąpi otwarcie ofert.

Kosztorysy oferowane otrzymać można za opłatą 2.— zł. w niżej podpisanym urzędzie, w którym można również otrzymać bliższe informacje.

Wydział Powiatowy zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferenta, podział prac pomiędzy kilku oferentów lub nieuwzględnienie żadnej oferty.

Wąbrzeźno, dnia 13 sierpnia 1930 r.

Wydział Powiatowy — Zarząd Dróg.

Wydział Powiat. pow. chełmińskiego ogłasza

PIŚMIENNY PRZETARG

na dostawę 4500 m^3 kamienia surowego do budowy szos powiatowych o średnicy od 8 cm. wzwyż.

Piśmienne oferty z podaniem ceny i stacji załadowczej za m^3 loco wagon stacja załadowcza składać należy do Wydz. Pow. w Chełmnie do dnia 1. IX. rb.

Chełmno, dnia 25 lipca 1930 r.

Starosta Powiatowy. wz. Skąpski, Referendarz.

PRZETARG.

Zarząd Kasy Chorych powiatu Morskiego z siedzibą w Wejherowie ogłosza publiczny pisemny przetarg na wykonanie:

1. prac szklarskich,
2. prac ślusarskich,
3. prac sztukatorskich,
4. prac malarskich,
5. prac płytkarskich,
6. prac posadzkowych
   a) parkiet,
   b) linoleum,
   c) ksylolit

w gmachu Kasy Chorych w Wejherowie, przy ul. Puckiej, narożnik św. Jana.

Odnośne kosztorysy i warunki otrzymać można w biurze Kasy Chorych powiatu Morskiego z siedzibą w Wejherowie, przy ul. Sobieskiego 72, w godzinach służbowych od 8 ej do 11-tej, za opłatą 5 zł za los. Oferty należy składać w opieczętowanych kopertach z odnośnym napisem, do dnia 28 sierpnia 1930 r. godziny 15-ej.

Otwarcie ofert nastąpi w tymże dniu o godzinie 15 przy ewentl. obecności ubiegających się o powyższe prace. Do ofert należy dołączyć wadjum w wysokości 5 proc. sumy oferowanej.

Zarząd Kasy zastrzega sobie prawo wolnego wyboru oferenta lub podział prac na kilku oferentów, wzgl. nieuwzględnienia oferenta.

Zarząd Kasy Chorych Powiatu Morskiego
z siedzibą w Wejherowie.
Komisarz rządowy i Dyrektor: (—) Jeka.

PRZETARG

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku zwraca uwagę na ogłoszony w „Monitorze Polskim" Nr. 187 z dnia 14. 8. rb. przetarg publiczny wyznaczony na dzień piątego września r. b. na sprzedaż około **300 ton żelaza lanego** niespalonego.

PRZETARG OFERTOWY

5 Okr. Szefostwa Budownictwa w Krakowie rozpisuje przetarg ofertowy na **remont główny objektów koszarowych** 5 pułku Strzelców Konnych w Tarnowie.

Przetarg odbędzie się dnia 25 sierpnia 1930 r. o godz. 10 w 5 Okr. Szef. Budownictwa.

Wszelkich informacyj udziela referat techn. 5 Okr. Szef. Budownictwa, gdzie można nabyć podkłady ofertowe.

Zabezpieczenie (wadjum) w wysokości 3 proc. oferowanej kwoty należy składać w Kasie Skarbowej w Krakowie, w razie zatwierdzenia oferty musi być uzupełnione do 5 proc.

Szefostwo Budownictwa zastrzega sobie dowolny wybór oferenta oraz prawo przeprowadzenia dodatkowego przetargu ustnego.

Kraków, dnia 11 sierpnia 1930.

Szef Budownictwa OK. Nr. V, Inż. **Hackbeil**, ppułk.

PRZETARG.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach sprzeda w drodze przetargu publicznego następujące materjały:

67.898 kg. odpadków metali półszlachetnych jak blachy cynkowej, cynku łamanego, drutu miedzianego i cynkowego izolowanego, miedzi, mosiądzu łamanego, ołowiu złomu i szlamu ołowianego z akumulatorów, szumowin giserskich z białego stopu, wiórów miedzianych i bronzowych czystych i zanieczyszczonych itp. gatunków różnych (wg. wykazu).

3.678 kg. drutu żelaznego i stalowego ocynkowanego i linek stalowych (wg. wykazu).

3.010 kg. dźwigarów żelaznych (wg. wykazu).

1.100 ton podrozjezdnic żelaznych do rozjazdów skrzyżowań i połączeń torów nieużywanych (różnych typów i długości (wg. wykazu).

150 kg. sit kompletnych 6 sztuk do wialni zboża i noży do maszyn cukierniczych (wg. wykazu).

150 beczek drewnianych (wg. wykazu).

99.385 kg. odpadków skórzanych, cegieł szamotowych, gumy z płótnem i bez płótna (wg. wykazu).

20.000 kg. rolek porcelanowych i stopek porcelanowych od siatek żarowych (wg. wykazu).

Większą ilość w sztuk. starych materjałów sanitarnych z dawniejszych skrzyń ratunkowych itp. (wg. wykazu).

30.000 kg. różnej makulatury papierowej.

Ofertę na kupno wraz z załącznikami z podaniem cen stałych za sztukę lub kg. w złotych loco składy kolejowe należy przesłać pocztą do Dyrekcji w zapieczętowanej kopercie firmowej, włożonej do drugiej koperty nieprzejrzystej bez nazwy firmy również zapieczętowanej z napisem: „Oferta na zakup materjałów do przetargu na dzień 3. 9. 1930 r. lub składać do skrzynki ofertowej, umieszczonej w westybulu gmachu Dyrekcji najpóźniej do dnia 3 września 1930 r. godz. 12-ta.

Do oferty winien być dołączony kwit na złożone wadjum w jakiejkolwiek kasie dyrekcyjnej D. O. K. P. w wysokości 5 proc. oferowanej ceny kupna oraz oświadczenie oferenta, że zna warunki przetargowe.

Warunki przetargowe oraz wykaz materjałów sprzedażnych, zawierające bliższe szczegóły, wydaje Wydział Zasobów D. O. K. P. w Katowicach pokój 220 bezpośrednio, lub wysyła pocztą za nadesłaniem opłaty pocztowej.

Oferty bez wadjum rozpatrywane nie będą.

Otwarcie ofert nastąpi dnia 3. 9. 1930 r. w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okr. K. P. pokój 310 o godzinie 12-tej.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państw. w Katowicach.

Śląski Instytut Rzemieślniczo-Przemysłowy w Katowicach ma zamiar uruchomić w Tarnowskich Górach i w Chorzowie

SPECJALNY KURS DLA PALACZY KOTŁOWYCH.

Celem kursu jest szkolenie praktyczne palaczy, jak również dokształcanie pod względem teoretycznym palaczy, aby w ten sposób zapewnić bezpieczeństwo ruchu kotłów, oraz podnieść wydajność urządzeń i materjałów przez zastosowanie racjonalnej gospodarki cieplnej.

Kurs trwać będzie 12 tygodni z 9-ciu godzinami nauki tygodniowo. Wykłady odbywać się będą w godzinach wieczorowych.

Warunki przyjęcia: 1. świadectwo zwolnienia ze szkoły powszechnej, 2. ukończenie 18 roku życia, 3. conajmniej 2-letnia praktyka w kotłowni.

Kandydaci, którzy wykażą się lepszem wykształceniem szkolnem, świadectwem egzaminu na czeladnika rzemiosł mechaniczno-technicznych, względnie świadectwem conajmniej 3-letniej praktyki w tych rzemiosłach, będą mieli przy wpisach pierwszeństwo.

Po ukończeniu kursu odbędzie się egzamin. Świadectwo z ukończenia kursu otrzymają ci uczestnicy, którzy kurs cały ukończyli i złożyli egzamin z wynikiem pomyślnym.

Opłata kursowa wynosi zł 90, oraz wpisowe zł 10 dla członków Instytutu, dla niecz łonków 30 proc. więcej.

Wszelkich informacyj udziela i przyjmuje zapisy codziennie w godzinach urzędowych od 9—13 i od 16—18, zaś w soboty od 9—13 Śląski Instytut Rzemieślniczo-Przemysłowy w Katowicach, przy ul. Słowackiego 19, III p.

OGŁOSZENIE.

Poleski Urząd Wojewódzki — Dyrekcja Robót Publicznych w Brześciu n/B., ul. Krzywa Nr. 19 ogłasza na dzień 28. VIII. 1930 r. na godz. 12 w lokalu Dyrekcji sprzedaż z licytacji wyborowej cegły wypału 1929 r. w państwowej cegielni w Gierszunach pow. Brzeskiego w ilości około 800.000 szt. po cenie wywoławczej 80 zł za jeden tysiąc i około 30.000 szt. niedopału po cenie wywoławczej 80 zł za jeden tysiąc sztuk loco cegielnia. Osoby pragnące wziąć udział w licytacji winny złożyć przed wskazanym terminem w Dyrekcji zamknięte oferty ujawniające proponowaną cenę i ilość cegły na jaką reflektują oraz w gotówce lub w postaci kwitu Kasy Skarbowej wadjum w wysokości 5% wartości cegły na jaką reflektują stosownie do cen wywoławczych. Osobom, które nie utrzymają się na przetargu, złożone w gotówce wadjum natychmiast po zakończonej licytacji zostanie zwrócone. Dyrekcja zastrzega sobie prawo, pomimo złożonych pisemnych ofert, przeprowadzenia licytacji ustnej. Cegłę można oglądać w państwowej cegielni Gierszuny w każdym czasie.

Za Wojewodę Juljan Jotkiewicz
w/z. Dyrektor Robót Publicznych.

PUBLICZNY PRZETARG

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Radomiu ogłasza przetarg publiczny na budowę dwóch studzien gruntowych z rurami cembrowemi żelaznemi i filtrami na stacji Skarżysko-Kamienna.

Średnica każdej studni 1 metr.

Przypuszczalna głębokość każdej studni około 30 m. b.

Pożądana wydajność każdej studni 30 m^3 wody na godzinę.

Termin składania ofert upływa w dniu 3 września 1930 r. o godz. 12-ej.

Otwarcie ofert nastąpi dn. 3 września 1930 r. po godzinie 12-tej.

Warunki techniczne na budowę studzien i rysunki można rozpatrywać w godzinach urzędowych, a szczegółowe warunki przetargu oraz ogólne zobowiązania dla przedsiębiorców i dostawców można rozpatrywać lub nabywać za opłatą 50 groszy od stronicy w Wydziale Drogowym w Radomiu (Plac 3-go Maja Nr. 1).

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Radomiu.

PRZETARG.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 3. 9. 1930 r. przetarg publiczny na sprzedaż **różnych odpadków metali półszlachetnych i innych materjałów.**

Szczegóły przetargu ogłoszono w „Monitorze Polskim" Nr. 180 z dnia 6. 8. i „Gazecie Polskiej" Nr. 213 z dnia 5. 8. 1930 roku.

Termin składania ofert upływa w dniu 3. 9. 1930 r. o godzinie 12-ej.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach.

OGŁOSZENIE.

W dniu 5 września b. r. odbędzie się z przetargu publicznego sprzedaż młyna parowego w Zduńskiej Woli Spółki firmowo-komandytowej Laudowicz, Derwalski, Pokora i S-ka w likwidacji.

Przetarg odbędzie się w Sądzie Okręgowym w Kaliszu Objekt sprzedaży mieści się w Zduńskiej Woli przy ulicy Sieradzkiej 34-36.

Komisja Likwidacyjna Firmowo-Komandytowej S-ki Młyn Parowy w Zduńskiej Woli w likwidacji.

Komitet kościelny w Zabierzowie koło Niepołomic, powiat Bochnia ogłasza

OFERTOWY PRZETARG NIEOGRANICZONY

na wykonanie robót adaptacyjnych mających się wykonać koło kościoła budynków plebańskich i cmentarza w Zabierzowie koło Niepołomic, powiat Bochnia.

Plany i główne warunki wykonania tychże robót są do przejrzenia w kancelarji Urzędu parafjalnego w Zabierzowie, oraz ślepe kosztorysy można nabyć w tymże Urzędzie za zwrotem kosztów. Oferty składać należy wraz z 5% wadjum od oferowanej sumy przez przedsiębiorcę, w kancelarji Urzędu parafjalnego w Zabierzowie, na ręce Przewodniczącego komitetu kościelnego, codziennie od godziny 10-tej rano do godziny 13.

Otwarcie ofert nastąpi dnia 27 sierpnia 1930 r. o godzinie 10-tej rano.

Komitet kościelny zastrzega sobie jednak prawo dowolnego wyboru oferenta według własnego uznania.

Za Komitet kościelny: **Jachimek Stanisław.**

Sprzedaż - dzierżawy - personel - zastępstwa

Mamy na sprzedaż używane lecz odrestaurowane:

1 kocioł parowy
kornwalijski, jednopłomienicowy o pow. ogrz. 35 m² i na 6 atm. rob. ciśnienia z kompl. nową armaturą,

1 kocioł
płomienno-rurkowy 93 m² na 9½ atm. z armaturą,

1 kocioł-basen
do nafty lub ropy leżący ze starego kotła parowego o pojemności około 22 000 litrów,

1 maszynę parową
leżącą o sile około 50 KM ze suwakiem tłoczkowym i z regulatorem osiowym,

1 maszynę parową
o sile około 35 KM,

2 maszyny parowe
o sile po około 15 do 20 KM. 9155

H. CEGIELSKI Sp. Akc.
w POZNANIU (na Wildzie) przy ul. Strumykowej 12-13

Lokomobilę 12 i 8 HP.
po remoncie korzystnie sprzedam.
M. KORNOBIS, Gostyń
FABRYKA MASZYN 9103

Olejarnia
nowocześnie urządzona w dobrym stanie na korzystnych warunkach w Bydgoszczy do nabycia. Zgłoszenia do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 9111.

Urządzenie do chromowania
(Verchromungsanlage) fabrykat zagraniczny, łazienka do chromowania wielkości 1000 × 600 × 600 do sprzedania
Cena 10.000.— Zł. 9114
Feliks Juchelek, Katowice, ul. M. Piłsudskiego Nr. 21.

Korzystne
nawet dla niefachowca

2 maszyny do wyrobu sznurowadeł, tasiemek, sznurków (wyrabia jednocześnie pięć sztuk)
1 maszynę do nawijania nici i t. d.
2 kotły ziel. do gotowania mydła 650 litrowe,

sprzedam tanio
L. RUBACH, Michale, poczta Grudziądz (Pom.)
9102

LOKOMOBILA Wolfa, stacjonowana, kocioł wyciągany, 1901, siła 33/42/51 KM, 7 atm. zdolna do natychmiastowego ruchu, natychmiast do oddania, cena 8,000 zł. **Inż. Marjan Rowecki, Poznań, pl. Wolności 3.** 9094

Sprzedam większą partję 9104
sieczkarń bębnowych 8"
po niskiej cenie
M. KORNOBIS, Gostyń, Fabryka maszyn

Sprzedam natychmiast młóckarnię motorową, która czyści i sortuje zboże w dobrym stanie i zaraz do użytku.
Jakób Stawiński, Lwówek, pow. Nowotomyśl. 9123

Młocarnia motorowa „Lehnigk"
prawie nowa, mało używana, o wydajności 15—20 ctr. zboża gotowego i oczyszczonego, przy zużytkowaniu siły 6—8 P. S., jest zaraz tanio do sprzedania także na spłaty ratalne. 9096
OTTO FIMMEL, Maschinenfabrik, Nowy-Tomyśl. Telefon 39.

MOTORY ELEKTR. NOWE I UŻYWANE NAJTAŃSZE ŹRÓDŁO!
DYNAMOMASZYNY **WARSZTATY REPERACYJNE.**
9082 **Wytwórnia rozruszników, regulatorów, przełączników z gwiazdy w trójkąt, kolektorów**
INŻ. J. REICHER I S-ka, Łódź, Południowa 28 Tel. 21.000

Lokomobila przewoźna 9615
24 HP. w ruchu, w bardzo dobrym stanie z roku 1913 angielska. Sprzeda tartak **inż. LISOWSKIEGO w RABCE**

Lokomobilę 9120
stacjonowaną 35/50 P. S. nowszego rocznika na parę przegrzaną, opalaną miałem, z powodu powiększenia przedsiębiorstwa sprzedam.
J. ZDANOWSKI, Parowa cegielnia ODOLANÓW

Samochód ciężarowy
firmy Daag, 4-ro tonnowy, 40/50 K. M., łańcuchowy, używany, w dobrym stanie, do sprzedania. — Wiadomości
Cukrownia Miejska Górka, p. Rawicz
9101

Sprzeda
koło linowe
na 6 lin 50 mm. o średnicy 1.500 mm, dziura 110 mm.
Młyn Jana Pretoriusa, Jarosław.
9143

Potrzebni stali korespondenci
dobrze obeznani z branżą metalowo-maszynową, mogący zasilać pisma fachowe specjalnemi artykułami o charakterze gospodarczym, dotyczącemi głównych centr przemysłu hutniczego i metalowo-maszynowego. Zgł. do adm. „Rynku Metal. i Maszyn." pod nr. 8560

KUPNA

Stare płyty akumulatorowe, szlam, i wszelkie stare metale

kupuje

T. Bielawski, Poznań,

Bukowska 33. — Telefon 6418. 8062

Wagę wagonową

normalnotorową o pomoście 8,5 mtr. dług., nośności 40 ton w dobrym stanie kupimy. Oferty pod „ZAKŁADY CHEMICZNE“ do Administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego“, Poznań, Wielka 10. 9125

Kupi

koło linowe

9144 na 6 lin 50 mm. o średnicy 1000 mm

MŁYN JANA PRETORIUSA, JAROSŁAW.

Fabryka Przetworów Ziemniaczanych

SZCZEPOWICE

p. Wolkowo, p. Kościan

zakupi

2 żelazne błotniarki 9071

(prasy filtrowe) 18—20 płyt,

2 żelazne przesuwacze

„Montejus“ zawartości 15 hektolitrów,

5—6 zbiorników

czworokątnych żelaznych zawartości 20 hl.

Poszukujemy dwustronnej heblarki

nadającej się do heblowania krótkich deszczułek na dna do beczek.

Antoni Szmaj, Przemysł i Handel Drzewny, Grabów nad Prosną.

9117

Cylinder do suszenia

do 1½ m ∅ i ca 1½ m długości, poszukiwany

Zgłoszenia uprasza się do Administracji „Rynku Metalowego i Maszyn.“ pod nr. 9081

Lokomobilę

używaną lecz w dobrym stanie, o sile 75 do 90 KM., oraz takąż

Dynamomaszynę

(prądnicę) prądu stałego 220 wolt, o sile 60—80 KW kupię zaraz i proszę o oferty z podaniem cen.

Fabryka Chemicznych i Spożywczych Przetworów

FRANCISZEK ENGEL

Chojno Pom., poczta Małki, stacja kolej. Niewierz.

9106

Wolne miejsce

Kupimy **przyrząd do poddmuchiwania paleniska** na miał (Wulkan). 9122

GNIEŹNIEŃSKA MLECZARNIA

Józef Szymański i Synowie w Gnieźnie

Kupimy natychmiast

silnik elektryczny

o sile 25 HP, nowy lub używany, wraz z przekładnią redukującą obroty silnika do 50 lub 60 obr./min. Prąd do silnika trójfazowy 50 okr. 220 volt. — Zgłoszenia do

Polskich Zakładów Przemysłu Cynkowego Sp. Akc. w Będzinie. 9116

Kupię trak nowszej konstrukcji

(łożyska kulkowe) fabrykatu: Kirchner, Topham, Hoffmann, wielkość 550×650 mm., oraz lokomobilę z paleniskiem na trociny 30×45 PH. Zgłoszenia nadsyłać na adres INŻ. ANTONI PAWŁOWSKI, KRAKÓW, ul. Lubelska 27, III. p. 9127

DO P. T. CZYTELNIKÓW!



Byt czasopisma opiera się w bardzo znacznej części na **ogłoszeniach**, a ilość ich stanowi o możności rozszerzania i ulepszania czasopisma.

Znając życzliwość naszych PT. Czytelników, prosimy, by — w zrozumieniu tego momentu — **przy zamówieniach i transakcjach**, dokonywanych na podstawie ogłoszeń w naszem piśmie zechcieli stale

powoływać się na ogłoszenia w „Rynku Metalowym i Maszynowym“

„R. Met“.

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW.

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 150 zł, ½ str. 80 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III. str. 30% dopłaty. Artykuły opisowe z dopłatą 100 %. Klisze autotypje z wyraźnych fotografij dostarcza się po 14 groszy za cm^2. W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Do Niemiec oblicza się 1/1 str. 150,— Rm., ½ str. 80,— Rm., ¼ str. 45,— Rm., 1/8 str. 25,— Rm., 1/16 str. 15,— Rm. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.